



Cronache

Sicurezza, giovani in moto il 15% non allaccia il casco

Inchiesta sui ragazzi che usano le due ruote per muoversi nelle vie della città. In molti vestono le «scodelle», poco protettive e ormai di produzione vietata

■ La bella stagione è arrivata e, già da qualche giorno, sulle strade della città si riversano molti più motociclisti. Soprattutto i più giovani prendono lo scooter per andare a scuola, in Città Alta o per raggiungere gli amici. Ma come usano il motorino? In sicurezza o con leggerezza? Abbiamo svolto un'inchiesta in città: in tre giorni di osservazione (in particolare vicino alle scuole) emerge che troppi ragazzi girano con il casco slacciato o con le cosiddette «scodelle» che non proteggono a sufficienza la testa, con motorini truccati (troppi ad esempio i ragazzi che conducono il cinquantino privo di entrambi gli specchietti), senza dimenticare chi per strada telefona e contemporaneamente guida con una mano.

I DATI DELL'INDAGINE

Fra il 12 e il 15 aprile 2010, in 8 ore totali di approfondita osservazione, in diverse zone di Bergamo (viale Europa vicino agli istituti scolastici, Porta Nuova, via Camozzi, via Garibaldi, via Verdi e via Maj) abbiamo raccolto i dati di 550 motociclette. Per ogni motociclista è stata valutata l'omologazione e la regolarità del casco e, naturalmente, il corretto allacciamento. Per quanto riguarda il mezzo, invece, è stata valutata la presenza degli specchietti retrovisori. Il dato più positivo riguarda il fatto che in città è praticamente impossibile trovare centauro in sella a una motocicletta senza casco. Apparentemente tutto sembra far pensare che c'è grande attenzione per prevenire i rischi di un eventuale incidente. Esaminando con attenzione motociclista per motociclista, invece, si possono notare molte scelte sbagliate e di conseguenza pericolose.

Il dato confortante è che praticamente nessuno viaggia senza il casco. Ma c'è chi non ha gli specchietti

TROPPE «SCODELLE»

Un'ottantina di giovani, pari al 15% ad esempio, è stato pizzicato con il casco slacciato. E un altro 12,2%, pur avendo il casco allacciato, indossava però quelle che in gergo vengono chiamate «scodelle»: un tipo di casco che non protegge mento e mascelle, e che risulta omologato secondo la normativa Dgm (solo Italiana) quindi non conforme al regolamento Ece/Onu 22-05. Questi tipi di casco sono talmente pericolosi che dal settembre 2001 è stato imposto il divieto di commercializzazione e produzione. Eppure a Bergamo si vedono ancora. «Questo casco è comodo - racconta un ragazzo di 16 anni fermo al semaforo -. Non posso essere multato. La legge stabilisce solo che non si può più vendere e produrre. In Porta Nuova c'è sempre il vigile e non mi ha mai fermato. Per quanto riguarda la sicurezza sono fatti miei». Poco più del 15% dei motorini che sfrecciavano nel centro di Bergamo si trovavano sprovvisti di entrambi gli specchietti. Indipendentemente dalla norma del Codice della strada, che prevede l'obbligo di viaggiare con almeno lo specchietto sinistro, si tratta di una scelta molto imprudente. Senza specchietti, infatti, non si può vedere cosa succede alle spalle. Incrociando i dati, per fortuna, esistono anche motociclisti modello: 242, pari al 44% del campione totale, sono stati fotografati con casco a norma ben allacciato, nessun tipo di elaborazioni meccaniche, e mezzo con entrambi gli specchietti posizionati per muoversi in tutta sicurezza.

Vittorio Ravazzini

I ragazzi in scooter				
MOTO CONTROLLATE				
	550	Casco slacciato	Casco allacciato	
Conducenti con casco	550	82 (15%)	468 (85%)	
Conducenti senza casco	0	-	-	
	550 motorini	2 Specchietti (51,3%)	1 Specchietto (32%)	senza Specchietti (15,9%)
Specchietti	550	282	176	87
Telefonino e guida con una mano	5 (1,5%)			

INDAGINE SU MOTO PARCHEGGIATE			
	Moto parcheggiate	visibilmente "ritoccate" passabili di multa	Moto senza Specchietti
Liceo Lussana via Maj	169	33 (19,5%)	18 (10,6%)
Istituto Tecnico Giulio Natta	122	19 (15,5%)	26 (21,3%)



Sopra, la ragazza prudente: tutto in regola. A destra, un giovane con casco slacciato



→ le testimonianze

«Rischiano la vita pur di non spettinarsi»

■ «Spesso in motorino siamo troppo spensierati anche se consapevoli che una piccola disattenzione può compromettere tutto, per sempre. Siamo sempre convinti che questo non possa mai succedere a noi». Fra i semafori e le scuole, durante la nostra inchiesta, il tema della sicurezza in moto ha coinvolto ragazzi di tutte le età. «In questo 2010, anche se sono passati solo quattro mesi, il bilancio delle vittime giovani di Bergamo in moto è drammatico - racconta Sara, studentessa del Mascheroni -. Io ho già contato quattro ragazzi che hanno perso la vita. La paura che possa succederti qualcosa c'è sempre, però è anche vero che tutti dobbiamo stare più attenti. Io proprio non capisco chi non allaccia il casco e purtroppo ce ne sono tanti. Per non spettinarsi rischiano la vita». Spesso si esagera anche con la velocità. «La maggior parte dei cinquantini arriva almeno a 70 Km/h - ammettono alcuni studenti seduti sulle scale del

Lussana - ma a tanti di noi andare forte non interessa nemmeno. Le moto sono vendute così, senza blocchi. Quei 15/20 Km/h in più, anche nel più banale degli schianti, possono fare la differenza. Sulla strada, per fretta e disattenzione, spesso facciamo cose sbagliate». «Papà mi controlla severamente - aggiunge Valeria, studentessa del terzo anno dal Natta -. Uso il mio scooter Scarabeo solo per andare e tornare da scuola. Alla sera, per uscire con gli amici, mi è stato vietato. I miei genitori si preoccupano, tanti altri lasciano troppo fare e questo è un rischio che si può pagare caro». Qualcuno si lascia trasportare dalle emozioni. «Ho perso un caro amico pochi mesi fa a causa di un tragico incidente in moto - racconta con gli occhi lucidi un ragazzo del Pesenti -. Quando guardo verso il cielo spero sempre che mi protegga e che riesca a fare un viaggio insieme a me. Come ai vecchi tempi».

V. R.



Senza specchietti

→ i fuorilegge

Ciclomotori truccati «Il mio viaggio il doppio»

■ «Il mio scooter non dovrebbe superare i 45 km/h e invece va a 90. In questi due anni non mi ha mai fermato nessuno quindi sono tranquillo». Controllando attentamente la moto parcheggiate nella zona di viale Europa, realtà come queste, sono all'ordine del giorno. Fra i tanti studenti che verso le 13 uscivano da scuola c'è anche chi ha accettato di raccontarci in modo dettagliato i segreti del suo Zip 50sp, chiaramente truccato, con cui scizza dal Quarenghi a casa tutti i giorni. «Le elaborazioni estetiche (e non) che ha subito la mia moto sono diverse - spiega -. Innanzitutto ho sostituito le sospensioni che al momento della vendita della moto non erano di qualità. Ora la moto risponde meglio in frenata e alle buche. In più ho rialzato l'ammortizzatore posteriore per guidare più in alto. Per quanto riguarda le elaborazioni meccaniche ho sostituito il motore (aumentando la cilindrata da 50cc a 70cc), il variatore origina-

le con uno "aftermarket" più performante e naturalmente la marmitta. Si può scegliere una marmitta omologata, la quale migliora le prestazioni del motore senza avere guai con la legge. Queste marmitte, infatti, sono omologate solo in base al rumore». Paura dei controlli? Assolutamente nessuna perché «se un poliziotto dovesse fermarmi, realtà mai accaduta in due anni, - aggiunge lo studente - mi controllerebbe il libretto con la revisione. Guardando la moto e ascoltando il suo rumore, non può dimostrare se è in grado di superare i 45 km/h. Esternamente, quindi, appare tutto regolare. Per certificare l'illegalità del mio mezzo dovrebbe smontarla per poter vedere cosa c'è sotto. Se si fanno le cose bene i guai con la legge si evitano. L'unico problema è la situazione che si crea in caso d'incidente. L'assicurazione non risponderrebbe perché il mezzo non è omologato per l'uso stradale».

Vi. Ra.



Un particolare truccato

Segnala se il casco è agganciato. L'aiuto di Lovato e Nolan. E l'Ubi finanzia viaggio in Germania. Al Pesenti i ragazzi inventano il sensore «Bipbip»

■ Si chiama Bipbip, come il velocissimo struzzo dei cartoni animati, il microdispositivo di sicurezza che permette di verificare che il casco da moto sia allacciato correttamente. L'hanno progettato e realizzato, per il concorso internazionale «Impresa in azione» organizzato da Junior Achievement Italia diciotto studenti di quarta dell'Istituto professionale Pesenti. Un gruppo internazionale che, secondo le norme del concorso, ha simulato in ogni dettaglio la costituzione e il funzionamento di un'impresa fondando la Dream Company (motto: «No dream, no future») che ha progettato, prodotto, commercializzato il Bipbip. Si tratta di una cialda elettronica che si piazza sotto l'imbottitura del giaciale del casco, collegata a due sensori, uno nel casco e uno al laccio di chiusura. Quando si indossa scatta un segnale acustico (decibel calibrati e a norma) udibile dal motociclista che si interrompe quando scatta la chiusura del sottogola. Il Bipbip è stato realizzato grazie al concreto sostegno della Lovato, mentre la Nolan ha donato due caschi di ultima generazione. L'amministratore delegato di Dream Company è lo studente Stefano Piffari, il direttore generale Mirko Paramento e il capo della progettazione Nikola Panic. I ragazzi sono stati guidati dall'esperto aziendale Marcello Botter della Lovato e dal docente Pietro Gamba. Bipbip è stato presentato ieri in anteprima in occasione della consegna, con gli auguri del direttore generale Giuseppe Masnaga, della donazione di 3.000 euro della Banca Popolare di Bergamo per una visita in Germania alla Bayer di Colonia e alla scuola professionale di Wuppertal, organizzata dai Maestri del Lavoro con il viceconsole regionale Riccardo Lena e il responsabile della delegazione tedesca Elio Pulerà. Lo scambio tedesco conclude il corso sull'internazionalizzazione delle imprese, che ha coinvolto Bpu, Università, Assis Confindustria e Cartemani.

S. P.



La consegna dei fondi ai ragazzi

Il consiglio degli esperti «Meglio l'integrale o il jet»

■ «Il casco in moto è fondamentale e va sempre allacciato correttamente». È perentoria l'indicazione che arriva da un'azienda di caschi bergamasca che suggerisce anche un vademecum per come equipaggiarsi per la moto. Il primo passo è scegliere un casco della giusta taglia provandolo in un negozio prima dell'acquisto. Deve aderire saldamente sulla superficie interna senza fare male. «L'imbottitura cederà un po' con l'uso - dicono - quindi attenzione a non sceglierlo troppo largo». Fra testa e imbottitura non deve passare un dito. «In secondo luogo allacciare sempre bene il casco stringendo quanto basta (sotto il cinturino deve passare solo un dito). Non è da portare slacciato né allacciato male». Bisogna occuparsi periodicamente della pulizia che riguarda la visiera perché se è sporca o graffiata riduce la visibilità e crea riflessi di luce pericolosi. Quando non si usa il casco è da riporre in locali non umidi (quindi non in box o cantine) al riparo dal sole e dalla polvere. Quando fa molto caldo non è una buona scelta quella di tenerlo nel bauletto perché il caldo che penetra può danneggiare il casco. «Per chi ancora oggi va in motorino con la scodella il consiglio, indipendentemente da quello che prevede il Codice della strada, - dicono dall'azienda - è quello di comprarne uno integrale o quelli jet che, almeno, proteggono le mascelle. Indipendentemente dalla comodità e dalla bellezza quello integrale è sempre la soluzione migliore per qualsiasi motociclista. Protegge tutta la testa, anche il mento, e le possibilità di ferirsi in caso d'incidente si riducono molto». In più il casco integrale non è per forza sempre più pesante del jet perché esiste anche in versione modulare per consentire al motociclista di sollevare la mentoniera. È importante ricordare che per essere utilizzato aperto durante la guida, però, deve avere la doppia omologazione.