



Sicurezza ed ABS in moto



Gli incidenti che coinvolgono moto, ciclomotori e scooter ogni anno non accennano a calare:.....

quasi 1.400 morti nel 2000, 1.380 nel 2008, un discreto calo si è avuto nel 2009 con "solo" 1250 teli bianchi stesi sull'asfalto, non dimenticando però di

aver superato più volte le 1.500 vittime, (tipo nel 2004 con ben 1.560 caduti). Insomma dal duemila ad oggi sulle strade italiane hanno perso la vita 15 mila

persone tra piloti e passeggeri delle due ruote a motore. Per capire la gravità del fenomeno basti dire che nel 2000 le vittime sulle due ruote erano il 20% e

che adesso sono aumentate di colpo, arrivando a quasi il 30% del totale. Correndo al ritmo attuale, la percentuale dei morti fra i motociclisti e ciclomotoristi

entro il 2020 potrebbe toccare e superare il 50% delle vittime sulla strada, benché il parco due ruote si ferma poco sopra al 20% del totale veicoli e le

percorrenze medie siano "infinitesimali" rispetto ai km totali percorsi dal resto dei veicoli. Insomma, la situazione è da vero "allarme rosso", ma allora perché

l'obbligo di montare l'Abs sui motocicli arriverà solo nel 2017? Da oggi ad allora saranno minimo altri 6-7mila nostri concittadini e amici centauri (ahimè) che

c'avranno rimesso, se non l'anime in pace, almeno qualche bruttissimo ed evitabilissimo spavento sull'asfalto. Di tutti questi sinistri circa 2mila, infatti si

potrebbero benissimo evitare dotando del dispositivo antibloccaggio della frenata, motociclette e scooter di ogni cilindrata e prezzo. Cosa aspettiamo? Anche

fosse solo per incrementare le vendite, seguendo l'ultima "moda" della mobilità consapevole, i costruttori dovrebbero "accelerare" sulle dotazioni di sicurezza,

e invece nulla di fatto. A febbraio il moto-mercato ha avuto una flessione del 35% con appena 4000 vendite e quello degli scooter arretra quasi del 40% con

appena 6mila articoli venduti. Il totale immatricolato si ferma a poco più di 11mila veicoli con un bel - 36% rispetto al febbraio dell'anno scorso. I

costruttori dal canto loro, ribadiscono di essere assolutamente favorevoli all'installazione obbligatoria di “sistemi di frenatura avanzata” sui motocicli a

partire dal 2017 ma le perplessità riguardano appunto quale sistema adottare. Tutti sanno che è l'Abs quello più sicuro ma anche quello più costoso. Le

marche più famose per “risparmiare” vorrebbero dotare i motocicli fino a 125cc con un impianto simile, il meno caro e meno performante sistema Cbs

(Combined Brake System, Sistema a frenata combinata, ndr) che aiuterebbe il pilota attraverso una ripartizione della frenata tra ruota anteriore e

posteriore. Adesso sta a noi clienti, capire e scegliere di conseguenza, e alla fin fine decidere quanto valga la nostra incolumità sulla strada. In ogni caso,

una cosa è certa, di mezzi a due ruote dotati di sistema Abs in giro ce ne sono davvero pochi. L'impegno preso dai costruttori prevede che nel 2015, due

anni prima dell'entrata in vigore dell'obbligo comunitario, il 75% dei motocicli destinati a uso stradale sia disponibile con sistemi di frenatura “avanzata”. La

verità attuale, ci dice che nel 2010, le moto e i motorini con l'Abs sulle ruote raggiungevano a malapena il 16% dell'intero mercato. Le chiacchiere stanno a

zero quando si parla di sicurezza stradale e della nostra incolumità, se l'Abs è un

dispositivo “salvavita” come dimostrano fior di dati, mille prove e report

statistici da anni, non esiste appello e non ci sono alibi per non “pretenderlo” il prima possibile su tutti i mezzi circolanti. E' palese che su una moto 125 o su

un cinquantino “inciderà” al rialzo sul prezzo finale, ma se il moderno e supersicuro sistema frenante fosse di serie su tutti gli scooter pensiamo anche, che i

costi crollerebbero all'istante per banali logiche commerciali ed economie di scala.

Articolo tratto dal Scuolaguida.it

Un lampeggio dal Team dei Motocappottati. 🏍️