La paradossale «riforma» governativa dei Comitati prezzi

Quel pasticciato decreto sul prezzo libero del pane

Otto mesi fa (luglio '79) i presidenti delle Province, in alcune regioni, sono stati chiamati a presiedere, al posto dei prefetti, i Comitati provinciali prezzi. Una testa nuova su un corpo vecchio. I problemi che ne sono nati sono molti. Non solo il vecchio organismo burocratico continua a rispondere a vecchie regole di comportamento (basta una votazione per mettere in minoranza il presidente), ma si è trovato spogliato, paradossalmente, proprio di alcuni compiti fondamentali, come quelli del controllo dei prezzi di pane e carne. Al compagno Roberto Vitali, presidente della Provincia di Milano, abbiamo chiesto di tracciare un bilancio di questa esperienza.

I prefetti sostituiti con i presidenti delle Province alla testa degli organismi che devono fissare i costi dei prodotti al minuto - Il compagno Roberto Vitali, che dirige l'Amministrazione provinciale di Milano, spiega quanto di negativo c'è in questa sua esperienza - Il ruolo dei consumatori

Dopo otto mesi di attività, quale è il giudizio su questo tipo di esperienza?

Il giudizio è negativo. Accade quello che avevo previsto e che avevo denunciato fin dall'inizio. Il semplice cambio del presidente non era e non è sufficiente per cambiare il sistema. Allora sottolineai la necessità che si cambiasse almeno la composizione del Comitato per far largo posto alla presenza dei sindacati e degli enti locali, dei Comuni segnatamente, e che vi fosse una possibilità di raccordo con le organizzazioni dei consumatori che sono però ancora estremamente deboli, ma che devono, al contrario, crescere rapidamente.

Oggi dico che anche questo cambiamento, sempre auspicabile, non sarebbe sufficiente per costruire una efficace politica di controllo sulla formazione dei prezzi. Occorre andare a radicali trasformazioni che partano dal Comitato interministeriale prezzi (CIP) e che modifichino tutto.

Che sistema occorrerebbe?

Secondo me le linee che il PCI ha elaborato e tradotto in un progetto legge possono essere la base per un nuovo sistema di controllo sulla formazione dei prezzi. Ho letto lavori di convegni e proposte di altri. Tutti sono per superare ciò che c'è adesso. Mi sembra che sia acquisita l'idea di un profondo cambiamento. Occorre togliere di mezzo il CIP e prevedere un istituto nazionale con autonome articolazioni regionali e negli enti locali, con norme chiare e ben definite e mezzi sufficienti per porre sotto controllo l'intero processo di formazione dei prezzi. Non si può controllare solo o soprattutto la fase ultima. E' chiaro che le responsabilità decisive non sono dei venditori al minuto.

Il nuovo sistema permetterebbe di seguire e segnalare in tempo i fenomeni, le tensioni che distorcono i prezzi e potrebbero dare l'avvio a provvedimenti organici per impedire o prevenire. E' chiaro però che solo un complesso di interventi, una vera politica anti-inflazionistica, rappresentano l'antidoto contro la lievitazione dei prezzi. Non basta cioè lo strumento che segnala le distorsioni o fissa criteri per quanto oggettivi, per cambiare l'andamento.

E' una perniciosa illusione pensare che mentre aumentano i prodotti, le tariffe dei servizi pubblici, ecc. (si pensi alla gragnuola di aumenti decisi dal governo), si possa e si riesca a bloccare i prezzi al minuto.

Si pensi al pane: il governo ha praticamente liberalizzato con una delibera pasticciata e confusa il prezzo dopo che per anni questo era stato amministrato.

La Regione vi ha delegati ad affrontare la questione. come avete reagito?

Abbiamo cercato di evitare esplosioni del prezzo, ma non avevamo strumenti forti per impedire l'aumento. Si pensi inoltre che un prezzo ritenuto dai panificatori non congruo e accettato di malavoglia poteva portare alla effettiva spartizione di quel pane a quel prezzo. Il prezzo diventava solo una indicazione emblematica. E allora si è dovuto trattare e ancora trattare per «concordare» un prezzo del pane di più largo consumo, che non provocasse questo ancor più dannoso fenomeno. Ci sembra di essere riusciti. Nelle botteghe (e sono più di un migliaio) la michetta, che è il pane tradizionale di Milano, si deve e si può, ore, trovare. Un prezzo più basso (che però veniva rigidamente rifiutato) avrebbe magari permesso di fare una «migliore figura» e vantare dei risultati presso l'opinione pubblica, ma il consumatore non avrebbe trovato il pane a prezzo «concordato» e avrebbe, nella generalità dei casi, dovuto sostituirlo con altri tipi più cari. Quando si tratta delle tasche dei cittadini è bene rinunciare alla facile propaganda.

Sei perciò soddisfatto di questa trattativa?

Non ho elementi per essere soddisfatto quando un prezzo comunque aumenta. In realtà, il sistema in atto di controllo dei prezzi è un ombrello sforacchiato incapace di riparare. E ciò vale e varrà anche per il latte, le carni, ecc. Ciò anche se si cercherà di migliorare sempre più gli strumenti di accertamento, i metodi, io chiedo che la Regione non si limiti ad assistersi nelle singole trattative, ma si riprenda la discussione generale con l'esame del progetto legge regionale (che considero però insufficiente) e chiedo anche che la Regione, unitamente alle altre prema sul governo e il Parlamento perchè si venga a determinazioni più precise su tutto il problema.

Cosa proponi? Di abbandonare il Comitato prezzi?

L'insoddisfazione di presiedere un Comitato inefficace, soprattutto perchè la legislazione che lo prevede è vecchia e insufficiente, è tanta; è così forte da far nascere la volontà di rifiutare la delega. Se non l'ho ancora fatto (e così penso sia per gli altri presidenti) è per senso di responsabilità. Non ho voluto che venisse meno anche questo fragile inadeguato schermo; presiedere un Comitato siffatto, tra l'altro, impegna in un lavoro lungo, defatigante, ingrato e poco produttivo. E' ora che i consumatori, gli enti locali, i sindacati dei lavoratori, la cooperazione, le organizzazioni dei commercianti, chiedano con forza che si provveda.

Ho citato forze ed enti con interessi diversi ma che dovrebbero avere tutti interesse comunque a una nuova e diversa legislazione.

Sono le stesse forze, del resto, impegnate in questo momento a dar vita a quella Lega dei consumatori che credo possa diventare protagonista e interlocutore di questo discorso.

Far funzionare istituti anche inadeguati è doveroso; anche cercando con la volontà politica di porre riparo alle insufficienze, ma quando ci si accorge che questo sforzo è quasi inutile, è responsabile e doveroso denunciare la situazione e trarre le conclusioni.

Chiedo alla presidenza della Regione di discutere la questione in Consiglio regionale e di ottenere dal governo misure profondamente diverse. Dopo di questo, discuterò con gli altri presidenti e le forze sociali e politiche e mi regolerò.

Si può fare una obiezione. I prezzi aumentano ed è una cosa concreta. Tu rispondi con la necessità di fare un cambiamento nella disciplina. Non è un po' astratto?

Non lo è in questo caso. Non c'è fuga in avanti. Gli attuali Comitati prezzi sono inadeguati. Occorrono subito misure di modifica del sistema ed interventi concreti. Alcuni abbiamo anche cercato di promuoverli (mi riferisco alla vendita a prezzi concordati di questi ultimi mesi).

Il governo può fare di più nel quadro di una politica generale anti-inflazionistica. E' giusto perciò chiedere che facciano quello che per anni è stato richiesto e denunciato.

Comunque il sistema basato sul CIP e CPP non è mai stato efficace. Oggi le drammatiche tensioni dei prezzi sottolineano ciò che già le autorità centrali sapevano. I cittadini devono sapere che ciò che dovrebbe tutelarli non funziona e non può funzionare in modo soddisfacente.

A cura di
ALESSANDRO CAPORALI

Battezzato in un borgo lombardo

L'antico sapore delle verdi striature del Gorgonzola

Le calorie, la fabbricazione, le caratteristiche di un formaggio che è ormai usato per condimenti, creme, tartine - Il suo costo non è molto basso - Le imitazioni - Eccezionale amico dei risotti

Il Gorgonzola, o più precisamente lo Stracchino di Gorgonzola, è uno dei formaggi italiani di più antica storia, pare infatti che sia stato preparato per la prima volta nell'879, ed ovviamente a Gorgonzola, un villaggio lombardo. Questo villaggio, a quei tempi, era una tappa obbligatoria per le mandrie transumanti e per questo motivo, ci si giungeva «stracchi» ossia stanchi, e da qui la parola stracchino.

Pare che, come molti prodotti alimentari, sia nato per caso. Durante le soste delle mandrie i pastori preparavano, per la loro quotidiana alimentazione, delle cagliate, da cui poi ricavare in breve tempo il formaggio di cui si nutrivano. Ora, dunque successe che unendo cagliate di mungiture diverse e a diversa temperatura, queste stentavano ad unirsi in modo omogeneo, ed il formaggio che se ne ricavava presentava delle profonde screpolature; una volta il siero, restando imprigionato, andò a male, ammuffendo Il formaggio si presentò quindi ai pastori striato di verde e con disposizioni che ricordavano l'erborin, cioè il prezzemolo; da qui il nome di formaggio erborinato.

Questa una delle tante versioni sulla nascita di questo caratteristico formaggio, che ancora oggi rappresenta un vanto dell'industria casearia italiana, ormai validamente imitata da altri Paesi (la Danimarca ad esempio ne produce un tipo assai meno cremoso ed assai più piccante).

Secondo altre fonti, il Gorgonzola sarebbe nato in un villaggio della Valsassina, Pasturo, ove si trovano delle grotte che offrono naturalmente tutte le caratteristiche ambientali ottimali, sia per la sua preparazione che per la stagionatura.

Oggi la produzione di questo formaggio è diffusa in molte industrie del nord d'Italia, ed il prodotto che possiamo trovare in vendita, pur portando lo stesso nome ha caratteristiche di sapore e di consistenza notevolmente diverse; se ne producono tipi cremosi dolci, altri cremosi piccanti, altri fortemente stagionati e quindi più compatti, altri ancora fortemente piccanti.

Il Gorgonzola si produce col solo latte di vacca intero, cagliato con caglio di vitello. E' un formaggio molle, grasso (48 per cento di sostanza grassa), a pasta cruda, e preparato con cagliate successive raffreddate e poste a strati. Una volta preparata la forma, questa viene salata a secco per alcuni giorni e quindi posta in ambienti idonei per umidità e temperatura per la stagionatura, che si protrae per due o tre mesi.

In questo tempo le forme vengono più volte punte con lunghi aghi, in modo più o meno profondo per ottenere il prodotto più o meno piccante, favorendo lo sviluppo del Penicillum glaucum, la muffa responsabile del suo particolare sapore.

Le caratteristiche generali del prodotto sono la forma che in genere è cilindrica; il peso, che oscilla fra i 6 ed i 13 kg.; l'aspetto della crosta, che appare sottile, rugosa e di colorazione rossastra e che viene ricoperta di fogli di alluminio; il colore della pasta che va dal bianco al paglierino con le caratteristiche erborinature; l'odore che è decisamente caratteristico; il contenuto di sostanza grassa, che abbiamo già citato; i luoghi di produzione, tutti localizzati fra Piemonte e Lombardia.

Il valore nutrizionale del formaggio è dettato dalla sua composizione che è la seguente: acqua 35 %, proteine 23 % circa, grassi 32 % circa, ceneri 3,9 %, per un totale di 380 calorie per 100 grammi.

E' necessario chiarire un dato che potrebbe dare adito a dubbi ed è il contenuto in sostanza grassa, che viene riportato con due valori diversi: il 48 % ed il 32 %. Tale differenza è dettata dal fatto che negli standard di qualità è considerato sulla sostanza secca, cioè privata di acqua, mentre la composizione contempla la presenza di liquido, così come si presenta il prodotto al consumo. La presenza di acqua «diluisce» le concentrazioni, diminuendo quindi i valori.

Dal punto di vista gastronomico non solo può essere usato come tale, ma entra in maniera mirabile nella preparazione di risotti, nella confezione di creme per farcire ortaggi (il sedano ad esempio), per preparare tartine, oppure, all'usanza veneta, per insaporire la polenta sia fresca che abbrustolita.

Il costo di questo ottimo formaggio varia dal prodotto fresco a quello stagionato, il fresco costa infatti 650 lire l'etto, mentre quello stagionato sale a ben 800 lire l'etto.

Indubbiamente è un ottimo prodotto, ma altrettanto indubbiamente il suo prezzo non è proprio dei più accessibili.

Silvia Merlini
(Esperta di tecnologia dell'alimentazione)

Una «Guida ai segreti dell'alimentazione»

Dossier del sindacato sui cibi manipolati

Un'iniziativa politica e culturale di rilievo dei lavoratori alimentaristi della CISL - Ma non si parla di organizzare la difesa dei consumatori

Il libretto che la Federazione unitaria lavoratori prodotti industrie alimentari della CISL ha diffuso in questi giorni, rappresenta una iniziativa politica e culturale di rilievo, aldilà degli stessi contenuti di questa *Guida ai segreti della alimentazione* (Edizioni Lavoro, Guide pratiche n. 6, FULPIA-CISL, Roma, pp. 64, L. 1800). Non si tratta infatti solo di un'operazione pedagogica, peraltro seria, anche se stringata.

Appare piuttosto come uno dei primi passi concreti di un settore del sindacato, nella direzione di un impegno verso i contenuti ed i prodotti del lavoro, di quello alimentare in questo caso.

C'è infatti una contraddizione profonda esistente in questa categoria di lavoratori: l'idea che «una analisi critica dell'industria alimentare può tradursi in minaccia ai livelli occupazionali». Se questa contraddizione non viene affrontata, si opera «una vera e propria scissione: nella società consumatori allarmati, in fabbrica costruttori acritici».

Che l'affrontare determinate questioni sulla qualità dei prodotti alimentari porti rischi concreti, lo si è visto due anni fa quando i provvedimenti sui coloranti, in particolare l'eliminazione per pericolosità dell'E 123, hanno provocato il crollo e il mutamento di interi cicli produttivi.

Ma non si tratta solo dei coloranti: sotto accusa sono i formaggini, i gelati, i conservanti nei salumi e nelle conserve animali, il latte a lunga conservazione e quello in polvere, i cibi precotti, l'olio di semi vari e altri prodotti ancora di largo consumo.

I lavoratori alimentaristi della CISL affrontano con spregiudicatezza, anche se pacatamente, alcuni di questi problemi. Lo fanno nell'ambito di un ragionamento più ampio, su come mangiano gli italiani, sulla conoscenza degli alimenti, sulle diete raccomandate, sulla conservazione e sul trattamento dei cibi.

Lo scopo è quello di lavorare per «incidere sui metodi produttivi, conciliando la efficienza e la redditività dell'intero processo con i fondamentali requisiti di innocuità e genuinità del prodotto».

Questa *Guida* realizzata in collaborazione con il gruppo dei «Quaderni di controinformazione alimentare» di Milano, utilizza materiali informativi già ampiamente sviluppati dalla nascente pubblicistica del settore. Non si tratta quindi da questo punto di vista di un'operazione assolutamente originale.

L'aspetto che invece porta elementi di novità è la riflessione sul ruolo del sindacato in questo campo perchè sia «un soggetto attivo nella lotta contro l'insicurezza di un'alimentazione sana. Caratterizzare l'azione promozionale sindacale su questi temi significa battere reticenze esistenti anche all'interno delle fabbriche».

Non si può non concordare con queste affermazioni e augurarsi che queste tematiche si allarghino in tutta l'azione sindacale delle varie componenti, per trovare legami più ampi con la società.

Ciò che tuttavia non convince nella elaborazione della FULPIA-CISL è il silenzio sulla tematica dell'organizzazione della difesa dei consumatori. Da diverso tempo cooperative e sindacato stanno confrontandosi pubblicamente per costruire, assieme ad altre forze, una Lega dei consumatori in Italia.

Gli stessi sindacalisti della CISL hanno in diverse occasioni mostrato interesse per concrete e rapide realizzazioni in questo campo. Perchè non spendere nè un rigo, nè una citazione su questo argomento di tutta attualità? C'è forse qualche altra «reticenza», anche su questo argomento, su questa scelta politica?

Giorgio Vozza

MOTORI

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

Tre nuovi combustibili per motori Diesel

Tre nuovi combustibili per motori Diesel, che consentono di ridurre notevolmente i consumi di gasolio per autotrazione, sono stati sperimentati da un'équipe di tecnici dell'AGIP, con risultati che vengono definiti «in alcuni casi sorprendentemente positivi, sia per quanto riguarda il rendimento del motore sia per le ridotte emissioni di sostanze tossiche».

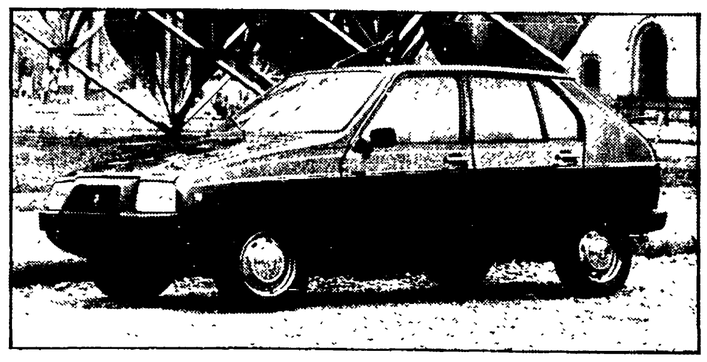
I tre combustibili sono costituiti da miscele di gasolio ed altri prodotti: il primo è composto dall'80 per cento di gas naturale e dal 20 per cento di gasolio; il secondo dal 30 per cento di metanolo e dal 70 per cento di gasolio ed il terzo dal 25 per cento di gas di petroli liquefatti (GPL) e dal 75 per cento di gasolio.

I risultati degli esperimenti condotti sull'impiego di questi combustibili «alternativi» hanno dimostrato che gli attuali motori Diesel potrebbero consentire un notevole risparmio dei consumi di prodotti petroliferi mediante l'utilizzo delle tre miscele studiate con solo lievi (e poco costose) modifiche al circuito di alimentazione dell'aria, che viene così carburata con la quantità opportuna di combustibile prima di entrare in camera di combustione.

I risultati migliori sono stati ottenuti con l'impiego della miscela composta di metanolo e di gasolio, grazie alla quale il rendimento del motore aumenta del 15 per cento; un aumento minore si è ottenuto, invece, con la miscela composta di GPL, mentre vi è stata una lieve diminuzione per quella che impiega quasi soltanto gas naturale e appena il 20 per cento di gasolio.

In tutti e tre i casi — affermano i tre tecnici dell'AGIP (Giavazzi, Mattei e Zerra) — si è riscontrata una netta diminuzione della fumosità e dell'emissione di ossido di carbonio. La combustione di queste miscele comporta invece un lieve aumento degli scarichi di idrocarburi e di ossidi di azoto.

Nelle loro conclusioni, i tre tecnici — che hanno presentato una relazione sulle prove che hanno effettuato al quinto Simposio europeo sull'automobile organizzato dall'AGIP, dalla ELF e dalla FINA — pur sottolineando come «il lavoro effettuato debba essere considerato come puramente indicativo ed i risultati ottenuti come preliminari», sostengono che «i dati riscontrati potranno essere migliorati da una più accurata progettazione e messa a punto del sistema di alimentazione».



Mille Citroën Visa «Carte noire»

E' ora in vendita anche in Italia la Citroën VISA «Carte noire»: ultima nata tra le «serie speciali» Citroën (1976: 2 CV «Spot»; 1977: Dyane «Caban»; 1978: GS «Basalte»), la «Carte noire» (nella foto) è una VISA Super di 1124 cc, dalla carrozzeria nera ornata di filetti dorati, colore ripreso nelle ruote e sulla fascia posteriore che porta la sigla «Carte noire» su fondo nero.

Scudo anteriore e paraurti posteriori sono neri, come i profili laterali ed il retrovisore esterno.

L'allestimento speciale comprende interni in «boxline», predisposizione radio, appoggiatesta sui sedili anteriori, cristalli azzurrati ed atermici, parabrezza stratificato. La VISA «Carte noire» — informa la Citroën Italia — è disponibile sul mercato italiano in quantità limitata (1000 esemplari), al prezzo di L. 5.455.410 «chiavi in mano».

Contro i ladri d'auto targa incisa sui vetri

Il sistema è stato adottato in provincia di Firenze ma ha un inconveniente - Un nuovo dispositivo antifurto realizzato grazie alla elettronica

Da poche settimane è cominciato a funzionare a Firenze, prima città in Italia, un servizio che ha l'approvazione delle autorità di polizia — in quanto scoraggia il furto di automobili — e dell'ACI: l'incisione indelebile su tutti i vetri della vettura, mediante sabbia silicata, della targa in miniatura del veicolo.

«In caso di furto — avvertono i gestori del servizio — le targhe possono essere facilmente sostituite, mentre cambiare tutti i vetri costa ingenti cifre».

Il brevetto è inglese (registrato con il nome «Safecar») ed è già esteso in altri Paesi della CEE. A Firenze funziona, per ora, con un solo furgoncino FIAT che è stato portato appositamente a Birmingham — dove è brevettato il sistema — per farvi montare le apparecchiature: un compressore ad aria, una specie di pistola a spruzzo, ed una scatola alla cui base viene messa una mascherina in plastica sulla quale, in pochi istanti, viene «forato» il numero della targa, in uno spazio lungo sei centimetri, con cifre e lettere alte mezzo centimetro.

La pistola infilata nella scatola spruzza con la forza del compressore la sabbia silicata che, attraverso i fori della mascherina, si imprime indelebilmente sul vetro, il tutto con cinque minuti di lavoro a domicilio.

L'Automobil Club Firenze ha ottenuto per i suoi soci uno sconto sul prezzo. L'incisione (su tutti i vetri, in basso a destra, o a sinistra) risalta con un bianco opaco, non disturba e fa da motivo ornamentale.

Il sistema ha, per l'Italia, un intuibile difetto. Se si è nella necessità di cambiare la targa per cambiamento di residenza o per cessione dell'auto occorre cambiare anche tutti i vetri.

Sempre per scoraggiare i furti di auto è stata messa in commercio una apparecchiatura che si chiama Akleptos (significa no al ladro). Il nuovo antifurto a memoria elettronica prodotto dalla ditta italiana RBM e distribuito dalla Exim-Pioneer, sembra una normale calcolatrice da taschino.

Il dispositivo, la cui messa a punto ha richiesto anni di studi e prove, sfrutta per il funzionamento i medesimi principi applicati ai computer. Una volta impostata la combinazione sulla tastiera con un numero che può essere da 4 a 7 cifre, l'automobile non può più essere messa in moto, a meno che non venga rifatta la combinazione nell'esatta sequenza.

Applicando l'antifurto Akleptos tra l'altro si rende indipendente l'accensione della vettura dalla chiave sul quadro. Sulla tastiera, oltre ai tasti dei numeri, c'è infatti un tasto «start» e un altro «stop» che servono rispettivamente per mettere in moto e per spegnere. Inoltre c'è un ulteriore tasto «G» che, dopo avere formato la combinazione, se viene premuto esclude l'azione dell'antifurto, nel caso si lasci la vettura in garage o in altri posti sicuri dove debba o possa essere manovrata da altre persone.

La combinazione dell'antifurto può essere cambiata in ogni momento, formulando la combinazione prima e schiacciando l'apposito tasto che comanda il computer poi: in questo modo neanche l'installatore potrà conoscere il numero che si è scelto.

L'antifurto, che blocca il contatto elettrico e l'afflusso di carburante, può essere collegato anche a una sirena e a rilevatori sulle portiere, nel cofano, nel baule e sulle ruote.

Un migliaio di chilometri con una piacevole francese

Le impressioni di guida al volante della Peugeot 104 ZR - Migliorabili la frenata e le finiture esterne

Dopo sette anni e oltre un milione di unità prodotte, la 104 Peugeot è stata abbondantemente «rinfrescata». Pomposamente ribattezzate dalla Casa «le sette magnifiche sorelle», non si sa bene se riferendosi alle multinazionali petrolifere o ai magnifici cowboy di hollywoodiana memoria, le sette, appunto, nuove versioni della 104 sono state riviste a fondo soprattutto per quanto riguarda gli interni, ed hanno avuto in più un nuovo motore di 1360 c.c., 72 cavalli DIN a 6000 giri/minuto.

Nella marea di sigle tutte simili che caratterizza il listino Peugeot, una — come si sa — è completamente nuova: la ZR, dove la Z distingue le piccolissime (3,36 m) coupé 104.

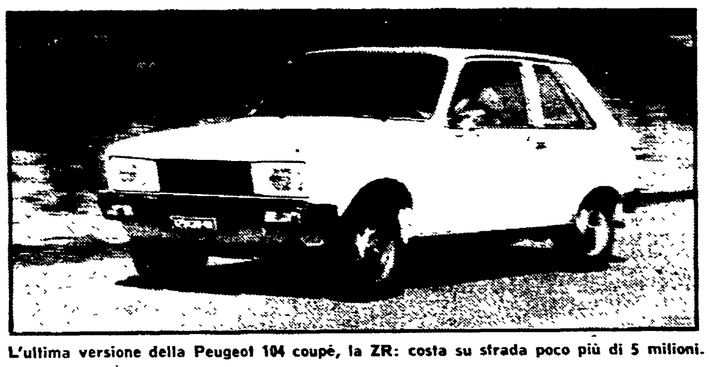
La ZR è in pratica la vecchia ZS 1124 cc (che ha, ora, adottato il propulsore 1360) con un abitacolo inedito, rifinito con grande cura.

Provando la ZR per un migliaio di chilometri in diverse condizioni ambientali, compresa la montagna innevata, abbiamo avuto piena conferma delle doti che hanno contraddistinto fin dall'inizio, quattro anni fa, le piccole coupé Peugeot: grande maneggevolezza, grazie alle ridotte dimensioni e al buon passo (2,23 m), ottima ripresa, merito del motore elastico e vivace e del basso peso (740 chili), consumi più che ragionevoli.

In più in quest'ultima ZR è ulteriormente aumentato il confort di marcia, già elevato, e ancora diminuita la rumorosità, facendone una delle auto più «silenziose» attorno al litro di cilindrata, e non solo tra queste.

Se due appunti si possono fare, riguardano la frenata e alcune finiture esterne. Per la prima, a pedale un po' troppo «lungo», sarebbe bene adottare anche sulla ZR il servofreno montato in serie sui modelli di 1360 c.c.; per le seconde, onde evitare eccessivi improperi da parte del conducente, sarebbe opportuno montare serrature delle portiere e tappo del serbatoio decisamente più funzionali.

Pregevoli il cambio e la frizione, nulla da eccepire sulla tenuta di strada: a patto, però, di non eccedere nella guida al limite, perché allora la lunga escursione «alla francese» delle sospensioni, che tanto bene smorza le asperità del fondo, potrebbe innescare spiacevoli «imbarcate».



L'ultima versione della Peugeot 104 coupé, la ZR: costa su strada poco più di 5 milioni.

E veniamo al pezzo forte della nuova versione: l'interno. Moquette sul pavimento, imbottiture ben fatte in tappezzeria scozzese (anche su parte delle portiere), poggiatesta razionali, una volta tanto, schienali anatomici, nel vero senso della parola, un bel volante, leve di comando vagamente spaziali come vuole la *nouvelle vague* della tecnica automobilistica, e per finire un cruscotto totalmente ridisegnato, bello e di facile lettura (anche se manca il contagiri).

Un insieme simpatico, che conferisce «calore» all'abitacolo. Dopotutto finora è stata proprio questa, la freddezza degli allestimenti interni, una delle principali lacune di tante piccole, pretenziose «mille». Sulla 104 ZR, invece, si sale e ci si sente subito a proprio agio. A patto di non voler entrarci per forza in quattro, magari robusti, per lunghi percorsi.

La vettura è sì omologata per quattro persone, ma per starci comodi è meglio cancellare un posto. La facilità e il divertimento di guida (francamente notevoli) si pagano anche così.

P. M. P.

In motocicletta il casco è indispensabile

Il casco ideale è la noce di cocco. La notizia di questa «scoperta» — compiuta da un gruppo di tecnici olandesi nel Centro nazionale per la ricerca scientifica di Delft — ha fatto ormai il giro del mondo ed è probabilmente servita, al di là dell'aspetto curioso, a riportare la attenzione sul capo più importante nell'abbigliamento di un motociclista. Almeno nelle poche nazioni — fra le quali è l'Italia — che non prevedono l'obbligo del casco per motociclisti e ciclomotoristi.

Eppure siamo un Paese nel quale circolano tre milioni e 200 mila ciclomotori e un milione e 500 mila motociclette e dove nel 1977 — secondo gli ultimi dati ISTAT — gli incidenti con veicoli a due ruote (comprese quindi le biciclette) sono stati 60 mila, con mille morti e 200 mila feriti.

Nell'attesa del nuovo Codice della strada, che finalmente prevede l'uso obbligatorio del casco, i motociclisti farebbero bene a pensare da sè alla propria incolumità.

Il discorso sull'acquisto di un casco sarebbe lungo e dovrebbe partire dalla scelta fra casco «integrale» (o «a piena faccia»), «jet» che copre nuca e orecchi e «standard» che protegge solo la parte superiore della testa. Scartando quest'ultimo tipo — del resto visibile ormai solo sul capo di militari e forze di polizia che giustamente protestano — per la insufficiente protezione che offre, si può dire che il tipo «jet», più pratico e leggero, è più adatto per le basse velocità, i ciclomotori, il fuoristrada; il tipo «integrale» per le alte velocità.

Quanto al materiale, il policarbonato e l'ABS da un lato, la fiora di vetro dall'altro, hanno ognuno i propri sostenitori. I caschi del primo tipo costano meno e sono più leggeri, i secondi durano più a lungo.

Nella scelta sarà bene affidarsi ad una casa conosciuta, anche se il prezzo sarà forse più elevato, ed esaminare con attenzione certi particolari come la robustezza della cinghietta sottogola nei suoi punti di attacco e della relativa chiusura. Questa deve infatti garantire una assoluta tenuta in caso di urto, ma anche permettere un rapido sganciamento da parte di eventuali soccorritori. Il sistema migliore — fra i più moderni — è quello a pulsante, in tutto uguale a quello comunemente usato per le cinture di sicurezza.

Q. I.