

Traffico: più liberi? si ma a 5 km l'ora / 1



In Europa l'Italia arriva ultima

La Camera sta per varare definitivamente la normativa per il casco. Sarà sufficiente ad eliminare uno dei pericoli della circolazione urbana: il ciclomotore senza leggi?

LE VITTIME — In Italia nel 1984 sono morte 1294 persone alla guida di motocicli e ciclomotori. Tra questi 257 avevano meno di 18 anni, 175 erano tra i 18 ed i 20.

I FERTI — Circa 9000 ogni anno, soprattutto per lesioni agli arti, ma sono numerosi i casi di trauma cranico con conseguenze danno cerebrale: paralisi parziali, cecità, disordini convulsivi. I costi per la struttura sanitaria sono immensi: solo per i traumatizzati cranici si spendono circa 300mila lire al giorno, una spesa considerata «bassa» perché basso è in Italia il livello delle prestazioni e dell'assistenza.

GLI ALTRI PAESI — I primi a rendere obbligatorio l'uso del casco sono stati il Belgio ed i Paesi Bassi, nel '65, seguiti dall'Inghilterra ('73), dal Giappone e dalla Svezia ('75), dalla Francia e dalla Germania nel '76. Negli Stati Uniti il casco è obbligatorio solo dall'81 e soltanto in venti Stati. Per quanto riguarda il rapporto tra obbligatorieta del casco e vendita dei ciclomotori, una indagine in Francia ha stabilito che dopo una lieve flessione, il mercato è tornato alla normalità.

INDAGINE ISPES — In Italia solo l'1,2 per cento dei giovanissimi (da 14 a 16 anni) adopera spontaneamente il casco. I motivi: il 34% non lo usa per paura del furto; il 26% dei ragazzi tra i 14 ed i 16 anni non può affrontare la spesa (dalle 100 alle 200mila in media), mentre il 36% della stessa fascia sostiene di essere abbastanza prudente da poterne fare a meno ed il 13% non vuole portarsi dietro questo oggetto « scomodo ». L'indagine dell'Istituto di studi politici, economici e sociali è stata fatta su un campione di mille giovani tra i 13 ed i 24 anni, in otto città diverse.

ROMA — Sono loro, i motorini, odiati e temuti dagli automobilisti e dai vigili, uno dei «terroristi» del traffico urbano. Odiati per l'agile manovra con cui si infilano tra le auto ferme negli ingorghi, temuti per il veloce sfrecciare e zigzagare. La centrale operativa romana dei vigili motociclisti, interrogata per un giudizio sulla legge che obbligherà i centauri, piccoli e grandi, all'uso obbligatorio del casco, ha una lunga lista di lamentele da fare.

«Ben venga questa legge — dicono i vigili — che salverà tante teste. D'altr canto noi l'avevamo chiesta da anni. Facciamola subito, per carità. Ma non fermiamoci qui perché non è sufficiente o,

almeno, non lo è dal punto di vista della disciplina generale del traffico.

La legge, approvata in commissione al Senato, è tornata ora alla Camera che deve a sua volta approvare alcune modifiche introdotte a palazzo Madama al testo originario. Ricordiamo i punti principali: il casco è obbligatorio per i minorenni a prescindere dalla cilindrata della moto che guidano; sono esentati i maggiorenni sui ciclomotori fino a 50 cc, con velocità non superiore ai 40 chilometri l'ora; le multe per i trasgressori vanno da 50 a 200mila lire per i ciclomotori; da 100 a 500mila lire per i motocicli targati; nel caso di minorenni è previsto il sequestro del mezzo per un

«Avremo tutti una tessera. Si chiamerà "Carta annuale delle ragioni di vita spettanti al Sig. Tal dei Tali". Sarà divisa in varie parti, ciascuna corrispondente ad una grande categoria di bisogni umani. Prima di tutto verrà quanto alliene allo spazio che possiamo occupare nei vari tempi. Ognuno avrà un piccolissimo numero di metri quadrati (tre o quattro), nei quali sarà libero di fare quello che vuole e quando vuole. Per il resto dovrà attenersi alla carta. A parte due spostamenti al giorno — effettuati in enormi autobus simili a transatlantici — per andare al lavoro e tornare, potrà uscire di casa (a piedi) due ore alla settimana, ben specificate, per andare a fare acquisti in una zona ben delimitata. Una volta ogni due mesi potrà prendere il treno o l'aereo — prenotandosi molto per tempo — e passare un'ora in un'altra città. Una volta ogni tre mesi potrà fare una gita in macchina, specificando il percorso (e mai in città, naturalmente). Un giorno l'anno potrà recarsi su una spiaggia...»

A tracciare questo affresco futuribile, è Giuliano Toraldo di Francia («l'amico di Platone» — ed. Vallecchi — luglio 1985) fisico e acuto osservatore delle cose umane. In questo capitolo del libro («La vita razionata») si parla anche delle quote di aria, di acqua e di cultura assegnate a ciascun abitante della terra e quindi si scrive: «Il mio timore è che qualche lettore pensi che io scherzi. E invece non scherzo affatto. Questa è la tragica realtà che ci attende se la popolazione mondiale continuerà ad aumentare anziché diminuire come sarebbe assolutamente necessario.»

Toraldo di Francia è il che mi aspetta nel piccolo e caldissimo studio di via Panciatichi a Firenze nuova, airosa periferia. Fuma un enorme sigaro e siede rubando spazio a libri e impicci seminati ovunque.

«E allora? Il traffico è intollerabile perché siamo troppi? «Certamente. La sovrappopolazione pone problemi di cibo ma, dico io, prima ancora pone problemi di spazio. L'uomo

Toraldo di Francia «Vi racconto la storia di una tessera che prima o poi...»

Intervista al fisico fiorentino che traccia un futuribile ed inquietante affresco

del Nord industrializzato non occupa il posto di un corpo umano, ma quello di un pachiderma, cioè dell'automobile. E sulla terra non c'è posto per quattro miliardi di automobili...»

«Che fare allora? «Semplice: cominciare con l'usare meno l'auto. Io vado in Vespa, piova o ci sia il solleone. O a piedi. O in treno quando devo andare fuori Firenze. Se posso vado in autobus e l'auto

l'uso solo per giri nel dintorni, in ore senza traffico. È una vita bellissima e sarebbe anche meglio se ci fosse la metropolitana...»

Ma la metropolitana costa 130 miliardi a chilometro. «Se si dice questo si mente sapendo di mentire. Quei miliardi sono nulla se si pensa a quanto si è spesi in Italia per l'automobile. Quante metropolitane si fanno con una delle mille autostrade inutili, doppie, vuote? Il problema italiano è che a dominare sono stati gruppi dell'auto che si sono portati dietro tutto. Giocando sulla dabbennaggine delle persone. Oggi ci sono due o tre auto in famiglia, credono che sia uno «status symbol»: io vorrei creare il mio status symbol di scienziato in motocicletta. È possibile?»

Ci sono rimedi? «Certo. Insegnare a scuola che l'auto non va abolita ma va usata a tempo e luogo e deve avere un luogo dove riposare. Domani ci saranno gli elicotteri e dovremo vederli posteggiati in piazza Duomo? Teri c'erano i cavalli: erano forse posteggiati a centinaia in piazza Duomo? No. Le tecnologie possono essere usate a fine di civiltà e la gente va educata a scuola. Del resto una cosa mi conforta: che le nuove generazioni cominciano a capire e dicono già «papà, non voglio l'auto, mi è più comodo il motorino!». Speriamo che continui. E soprattutto speriamo — fa capire ancora Toraldo di Francia — che si faccia nascere meno gente.

A conclusione del capitolo del libro che abbiamo citato, ha scritto: «Non voglio improvvisarmi teologo ma mi pare che la frase della Genesi «siate fecondi e moltiplicatevi», riempita la Terra» non contenga la parola «indefinitivamente». Ci siamo moltiplicati e la Terra l'abbiamo riempita, dunque al comandamento abbiamo obbedito. Ora non sarebbe venuto il momento di smetterla?»

u. b.

Motorino selvaggio ha i giorni contati?

Vediamo cosa cambia e cosa ancora no con la nuova legge sul casco



Contro chi diceva che il casco riduce la visibilità, la legge introduce l'obbligo dello specchio retrovisore per tutti i motoveicoli. E per chi invece sostiene che la cilindrata attenuando i rumori diminuisce la capacità reattiva uno studio americano risponde che se un rumore esterno può imporsi su quello prodotto dalla moto, è forte abbastanza anche per penetrare nel casco. E con buona pace quindi degli oppositori (identificabili schematicamente con i produttori di ciclomotori) si spera che il provvedimento abbia il «sì» definitivo entro Natale e che diventi operativo dopo sei mesi.

Restano i dubbi sulle caratteristiche che i caschi dovranno avere, che verranno fissate dal ministero dei Trasporti entro 60 giorni, e sull'elencazione dell'obbligo per i maggiorenni in ciclomotore, come se la loro testa fosse meno fragile di quella dei minorenni. Si è parlato anche di una distinzione (che a tecnici ed esperti appare insensata) tra caschi «pesanti» e caschi «leggeri», mentre i modelli attualmente prodotti hanno un peso pressoché standard che si aggira intorno al chilo e mezzo, sia che siano fatti in polycarbonato che in fiberglass. E resta, naturalmente, finché la Camera non darà il «vìs» definitivo alla legge, il timore che si facciano sempre più pressanti le richieste dei produttori per «alleggerire» il testo. Perfino la Piaggio, che aveva in un primo tempo espresso la sua disponibilità sul provvedimento, dopo l'approvazione del Senato ha riorchestrato il vecchio argomento della maggiore responsabilità del maggiorenne alla guida, che dovrebbe quindi escluderli del tutto dall'obbligo del casco.

Il presidente della Camera, Nilde Iotti, si è impegnata a svellere al massimo l'iter della legge. Sembrerebbe dunque ormai cosa fatta, ma pensando al futuro gli operatori della strada avvertono: non basta. Il comportamento dei ragazzi in motorino, «giustificato» dall'assenza di un regolamento specifico che li riguardi, è fortemente negativo. «Tutte le loro infrazioni restano quasi sempre impunite» — dicono alla centrale — «perfino per i vigili in moto è difficile "beccharli". Seguono via senza problemi, imboccando sentieri vietati e invadendo i marciapiedi. Quando sono in 2 a bordo solo un posto di blocco riesce a fermarli. Si svolge il consueto rituale della multa per il passeggero proibito, che rimonta in sella appena voltato l'angolo, rendendo il motorino più instabile e pericoloso.»

Molti proprietari operano, inoltre, delle modifiche ai carburatori, o addirittura montano sulle loro vespette 50 il motore di una 125, e si esibiscono nel prestigioso gioco di alzarsi con la ruota davanti, sbieccando il vighile che fischia invano l'infrazione. «Per noi — aggiungono alla centrale — la frustrazione è grande. Non si tratta di voler punire e censurare a tutti i costi i ragazzi in motorino. E che quasi sempre sono loro le vittime degli incidenti.»

Ogni anno in Italia muoiono circa 1.000 giovani, migliaia ne stanno feriti. Il casco obbligatorio ridurrà certamente i casi mortali (in Francia uno studio epidemiologico ha accertato la riduzione in misura del 30%), ma evidentemente non è sufficiente ed il problema della complessa disciplina su due ruote andrà affrontato così come va affrontata tutta la normativa per la sicurezza stradale (come da tempo chiedono i comunisti), a partire dalla cintura di sicurezza nelle automobili, obbligatoria nella stragrande maggioranza dei paesi europei ed ancora facoltativa in Italia. Per quanto riguarda i motorini però, il primo passo, così dicono gli operatori, dovrebbe essere ora quello di mutarli di identità visibile, in definitiva, una targa. Anche solo sapere, infatti, che le infrazioni commesse in motorino non fanno più parte di un indistinto agire adolescenziale potrebbe diventare un grosso deterrente al comportamento negativo.

Nanni Riccobono

NATALE

In dicembre, qualsiasi vettura o veicolo commerciale Fiat scegliate fra tutti quelli disponibili per pronta consegna, farete un affare su tutta la linea. Tanto per cominciare, se scegliete una vettura diesel, esclusa soltanto la Cromo, vi ritrovate ben 2 anni di superbollo compresi nel prezzo. E questo non è che l'inizio. Perché dovete sapere che se decidete per un acquisto rateale Sava, scoprirete che, in un certo senso, più ve la prendete comoda col pagamento più risparmiate. In contanti bastano Iva e messa in strada. Per pagare c'è tempo: da 12 a 48 mesi con interessi tagliati del 30%. Quanto si risparmia? Ecco qualche esempio: su una Regata 70S, con rate costanti a 48 mesi da L. 385.000 cad., potete risparmiare fino a L. 2.473.000. Su una Uno D 3P, fino a L. 1.965.000. Su una Ritmo 60S, fino a L. 2.184.000. Su una Panda 30S, fino a L. 1.374.000. Su un Ducato DS furgone, fino a L. 3.572.000. La festa continua con Savaleasing. Dalla Panda alla Uno, dalla Ritmo alla Regata, dal Fiorino al 242E, con le oltre 100 praticissime soluzioni da 18 a 48 mesi, su misura per le esigenze di Aziende, professionisti e privati, farete un business che, grazie a una sensazionale riduzione del costo del finanziamento in vigore, si traduce in un risparmio che arriva fino a L. 2.500.000, Iva inclusa. Avete capito bene. Fino al 31 dicembre le auto di maggior successo in Europa vi offrono milioni di risparmio con i pagamenti più facili del mondo.

SAVA TAGLIA DEL 30% GLI INTERESSI DELLE RATEAZIONI

SAVA LEASING OFFRE FINO A 2.500.000 DI RISPARMIO

IN PIU' TUTTI I DIESEL PORTANO IN DONO 2 ANNI DI SUPERBOLLO

CHE VIENE

FIAT

CHE CONVIENE

Special offer non cumulabile con altre iniziative in corso in base alle condizioni in vigore al 31/12/85 e ai normali requisiti richiesti da Sava e Savaleasing. Il risparmio Sava è calcolato sull'ammontare degli interessi. *Verrà infatti praticata una riduzione del prezzo di listino chiavi in mano pari al valore di due anni di superbollo.

È UNA SPECIALE INIZIATIVA DI CONCESSIONARI E SUCCURSALI FIAT VALIDA FINO AL 31/12/85 SU TUTTE LE VETTURE E I VEICOLI COMMERCIALI DELLA GAMMA