

# Scatta oggi la legge

**Obbligatorie per chi siede sui posti anteriori delle auto immatricolate dal 1978 in poi. Le multe però sono basse. Molta confusione fra la gente che pone i quesiti più strani. Nei negozi tutto esaurito e in tanti sono rimasti senza**



Da oggi è obbligatorio montare e usare le cinture di sicurezza

# Si parte, allacciate le cinture

Da oggi tutti allacciati. È scattata la legge che prevede l'uso delle cinture sui posti anteriori delle auto immatricolate dopo il 1° gennaio 1978. La nuova norma è apparsa sulla Gazzetta ufficiale di ieri e prescrive l'uso dei sistemi di sicurezza sia che si viaggi in città che fuori. Da ieri, invece, sono in vigore i seggiolini per bambini già oggetto, a Napoli, di centinaia di denunce per furto.

LILIANA ROSI

ROMA. Ci siamo. Da oggi gli italiani al volante dovranno allacciare le cinture di sicurezza sempre che abbiano capito quando è la scadenza della legge. Non certo per la terribile confusione che leggi, circolari, decreti, comunicati sono riusciti a creare. In fondo è comprensibile perdere l'orientamento quando uno stesso provvedimento pre-

lo ha avuto anche sulla interpretazione della legge. Ad una Usi di Bologna è arrivata la telefonata di una signora che voleva sapere se l'altezza di un metro e cinquanta andava calcolata con o senza i tacchi. Oppure l'altra telefonata di una mamma che, preoccupatissima chiedeva a un poliziotto se la mattina quando in macchina accompagna il figlio di 6 anni a scuola deve pagare una persona che siede accanto al bambino sul sedile posteriore.

I problemi di chi guida non sono finiti. Ci sono anche quelli di carattere pratico. Nelle principali città italiane non si trova più una cintura nemmeno a pagarla oro. Le prime a finire sono state quelle della «Panda» e della «126». Qualche speranza ancora ce l'hanno invece i pro-

prietari di «Fiesta» e «Rimor». Per ovviare al problema sembra che a Napoli alcuni scaltri signori si siano inventati una maglietta su cui è stampata una finta cintura. Infine a chi le avesse tentate ricordiamo che le cinture possono anche arrivare per posta (Vestro le fornisce) oppure che Standa le offre a prezzo di listino.

Ecco le dieci regole fondamentali per orientarsi nella legge ed attrezzarsi correttamente:

- 1) Chi possiede un veicolo a motore «MI» immatricolato dal 1° gennaio 1978 in poi deve disporre di cintura di sicurezza nei posti anteriori e deve allacciare;
- 2) I veicoli «MI» sono le autovetture gli autoveicoli per trasporto promiscuo le autocaravan fino a 3,5 tonnellate, i motoveicoli a tre ruote, simetriche superiori alla ton-

nellata 3) Devono allacciare le cinture il guidatore e i passeggeri dei posti anteriori 4) Vanno allacciate quando l'auto è in marcia, sia in città che fuori 5) La cintura giusta è quella a tre punti di ancoraggio con riavvolgitore automatico, omologato secondo le norme di legge come deve risultare dall'etichetta cucita sul nastro 6) Sono esonerati le forze di polizia, i vigili del fuoco, gli addetti ai servizi sanitari durante l'espletamento dei loro compiti, il personale delle Poste durante il prelievo e la distribuzione della corrispondenza, i tassisti durante il servizio, le persone di statura inferiore ai 150 cm e superiore ai 190 cm, le persone affette da patologie costituzionali controindicanti all'uso, sulla base di certificazione rilasciata dalla commissione medica locale,

le donne in stato di gravidanza quando l'uso delle cinture le ponga in condizioni di rischio, sulla base di certificazione del ginecologo curante, i ragazzi da 10 a 12 anni, se occupano i sedili posteriori, sono anche esentati dall'uso dei seggiolini i bambini fino a 10 anni che viaggino sui taxi, purché occupino i sedili posteriori e siano accompagnati da una persona di almeno 16 anni 7) Da ieri è in vigore anche la legge sui seggiolini di sicurezza per i bimbi sotto i 4 anni, sia sui posti anteriori che posteriori 8) Anche i seggiolini per essere in regola devono essere omologati e sono divisi in due gruppi: quelli per bimbi fino a 3 mesi e quelli per bimbi da 9 mesi a 4 anni 9) Per verificare l'efficienza delle cinture di sicurezza bisogna controllare che sul nastro

non ci siano sfilacciature, che scorrano liberamente attraverso l'anello dell'ancoraggio superiore e che il nastro non usi rientri facilmente nel riavvolgitore 10) Chi non allaccia le cinture va incontro a multe di 12.000 lire se è il conducente, 6.000 se passeggero e se si trova nei centri abitati 25.000 lire se si trova fuori dai centri abitati.

Come faranno polizia stradale e vigili urbani a individuare a colpo d'occhio le auto non in regola (che siano cioè immatricolate dopo il 1° gennaio 78)? La Motorizzazione ha fornito loro da tempo le targhe «imitate» oltre le quali scatta la multa. Nella categoria si parte da «Roma T65703», a Napoli da «NA B69009», a Torino da «TO R57498», a Milano da «MI 64757A».

## Assicurazioni: tariffe da +3,6 al +8,7% per la responsabilità civile

ROMA. Aumentano le tariffe assicurative Rc-Auto. Dal prossimo primo maggio le premi aumenteranno da un minimo del 3,6 a un massimo dell'8,7 per cento. La decisione è stata presa ieri sera dal Cip, il Comitato interministeriale prezzi, riunito nel ministero dell'Industria. Gli aumenti verranno decisi a seconda dei diversi «scaglioni di carico», ovvero i costi vivi sostenuti dalle imprese per la raccolta premi e avranno validità annuale. Resta invariato il premio puro, mentre il premio totale è aumentato, su quale hanno inciso sia la riduzione degli incidenti automobilistici dopo l'introduzione dei limiti di velocità sia gli effetti futuri dell'obbligo di indossare le cinture di sicurezza. Tutti «elementi reali» con cui in vista degli aumenti si è dovuto fare i conti, ha detto il ministro rivolto anzitutto alle compagnie di assicurazione che inizialmente avevano chiesto maggiorazioni attorno al 20%.

Le percentuali di «caricamento» che le imprese intendono applicare dovranno essere comunicate al ministero dell'Industria e all'Isvap entro il prossimo 2 maggio. La valutazione del premio puro, sganciato da quello di caricamento, ha detto il ministro dell'Industria Battaglia ha tenuto conto da una parte del tasso di inflazione programmato pari al 4% dall'altra la riduzione dell'indice di sinistralità dell'1% rispetto al 1987, e di quattro punti rispetto al consuntivo provvisorio del 1988.

La decisione del Cip è stata accolta con molta preoccupazione dalle compagnie di assicurazione. La loro associazione Ania ha sottolineato in un comunicato «l'insufficienza dell'aumento, che pone in «grave squilibrio tutto il settore». L'Ania ha invece confermato di essere d'accordo con una graduale liberalizzazione delle tariffe.

## E la Francia ha un'idea: abolire le auto troppo veloci

Il problema della sicurezza stradale suggerisce in Francia un progetto clamoroso, il divieto di costruire e vendere automobili che superino i 160-170 chilometri orari, la proposta è in un rapporto consegnato al primo ministro Rocard, che sarà discusso il mese prossimo in parlamento. Immediata le reazioni dei costruttori. Solo una normativa omogenea in Europa renderebbe praticabile l'ipotesi.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
GIANNI MARSILLI

PARIGI. Hanno messo il dito sulla piaga infatti infuria la polemica. Al costruttore d'automobili fischiano le orecchie. Obiettano unanimi che è più pericoloso non rispettare uno stop a 5 chilometri orari che marciare a 180 in autostrada. Il fatto è che la «commissione per la sicurezza stradale» ha rimesso nelle mani del primo ministro Michel Rocard un rapporto che contiene una proposta che infrange un tabù: proibire la costruzione e la vendita di automobili che superino i 160/170 chilometri

canali dal primo ministro di trovare i mezzi per impedire l'attuale massacro hanno svolto un'indagine fra il tecnico e il sociologico. È interessante anche quest'ultimo aspetto. «C'è oggi in Francia - dicono - una frangia significativa di automobilisti che si caratterizza per una aggressività e un nervosismo inediti e inconcepibili nella maggior parte degli altri paesi sviluppati. Difensori di una visione puramente individualista dell'automobile negano - nel pieno disprezzo della legge della fisica - il pericolo delle velocità elevate e rappresentano un rischio due volte peggiore della media». Questa «frangia» significativa è formata da giovani tra i 18 e i 24 anni (costituiscono il 30% della categoria) e dalle classi sociali più agiate, quelle che si consentono le macchine più potenti. Probabilmente i «saggi» hanno voluto più che altro lanciare un grido di al-

larme, consapevoli che soltanto una normativa europea omogenea potrebbe consentire l'abolizione di automobili che superino i 160. La Renault, ad esempio, ha subito reagito puntando il dito contro i vicini tedeschi quando hanno limitato la velocità in autostrada a 130 chilometri orari. Potremo cominciare a discutere, dicono i dirigenti della casa francese. Ma i costruttori fanno anche altre obiezioni. Sostengono ad esempio che la velocità e il veicolo di sicurezza in quanto consente sorpassi rapidi, e che una macchina di scarse prestazioni costringerebbe il guidatore a pericolose manovre anticipate. Fanno anche notare il fatto che le autovetture non insegnano a guidare oltre i 90 orari, e che sarebbe opportuno riempire la lacuna. Infine gettano sul piatto l'argomento più logico forse che in Inghilterra, dove si registra la metà delle vittime, non si fabbricano au-

tomobili altrettanto potenti che in Francia? La commissione era ben consapevole dei limiti pratici della sua idea, che infatti ha collocato su dimensioni europee sapendo che i tedeschi direbbero di no, obbligando così la concorrenza a rimanere negli attuali parametri e parametri commerciali e tecnici. Un'altra proposta riguarda la patente provvisoria per due anni: il neoguidatore resterebbe sotto sorveglianza dell'autostrada. Nel libro bianco si parla anche di cinture di sicurezza per i sedili posteriori, di controlli all'entrata e all'uscita delle autostrade in grado di calcolare il tempo impiegato e quindi la velocità di percorrenza di aumento delle pene previste, della limitazione di velocità a 50 chilometri orari nei centri urbani, di una patente «a punti» per i recidivi dell'infrazione. Il tutto si riverserà in Parlamento il 10 e 11 maggio prossimi.

## Rivalta S. «Interporto: via i fusti tossici»

ROMA. I senatori del Pci hanno presentato una interpellanza al presidente del Consiglio e ai ministri della Protezione civile e dell'Ambiente sulla situazione dell'interporto di Rivalta Scrivia. Hanno ricordato che in seguito all'incendio che nei primi giorni di aprile ha distrutto 85 mila metri quadrati dell'interporto «è emerso che nei capannoni della Rivalta Spa erano stoccati da tre anni circa 40 mila fusti contenenti sostanze tossiche provenienti dalle discariche abusive di Carbonara e Tortona. Se l'incendio avesse raggiunto questo reparto - hanno sostenuto - si sarebbe avuta una enorme catastrofe ecologica. I fusti - hanno aggiunto i senatori del Pci - sono stati «stoccati» dalla società Castalia che ha delegato il mancato smantellamento con l'interruzione dei finanziamenti del governo. I senatori del Pci hanno chiesto quali misure i ministri intendano adottare per liberare l'interporto dai fusti per eliminare il disinquinamento delle discariche. Scriva o quali azioni il governo intenda promuovere «per un risarcimento del danno da parte delle industrie che hanno prodotto l'inquinamento».

## I Lloyds: «Basta una telefonata» Maxirapina alla Brink's. Una taglia 5 anni dopo

MARCO BRANDO. Con grande sollievo degli istituti bancari che avevano depositato i loro soldi nel cassetto della «Brink's». Tutto a posto dunque? Niente affatto. Rispettati i propri impegni, i Lloyds a cinque anni dalla colossale rapina non si sono dati ancora per vinti. «Noi perseguiamo sempre e ovunque chiunque direttamente o indirettamente ci ha lesi e lede i nostri diritti», ha tuonato a nome della compagnia l'avvocato Genaro Egizio. Una minaccia degna delle maledizioni dei faraoni. Che fare? Semplice. Ecco un numero di telefono: 06/3603807. Lo compagnia che si ritiene in grado di fornire informazioni utili al recupero del malloppo. La ricompensa è da leccarsi i baffi due miliardi e mezzo per l'intero ammontare dei dieci per cento nel caso dell'eventuale recupero parziale. Un appello - anzi un'offerta pubblica - rivolto soprattutto ai piemontesi. Si ritiene infatti che nella loro regione sia avvenuto il riciclaggio dei 35 miliardi parte dei

## Appello alla Protezione civile Rione di Reggio Emilia su decine di Karin B.

OTELLO INCERTI. Un intero quartiere alle porte di Reggio è costruito su di un basamento di scorie industriali accumulate nei decenni scorsi dalla Montecatini. Io si è scoperto o riscoperto all'inizio della scorsa settimana e adesso per far fronte all'emergenza equivalente a quella di decine di «Karin B» si è richiesto l'aiuto della Protezione Civile.

Il «giacimento» costituito da cenere di pirite (dal minerale proveniente dalla miniera ma renniana) - la Montecatini estraeva zolfo per l'acido solforico utilizzato principalmente per concimi chimici) - sembra estendersi per circa 90.000 metri quadrati in un rettangolo nel quale a partire da 20-40 centimetri dall'attuale piano di campagna si trova una specie di terriccio color vianaccia dello spessore medio di oltre un metro poggiante sull'antico piano di campagna. Un terriccio che contiene piombo in misura doppia dei massimi consentiti dalla legge e arsenico 7 volte i limiti di legge.

Ci sono poi altri metalli il rame anch'esso in eccedenza con il ferro lo zinco il manganese il nichel e in piccole quantità cadmio e cromo.

I tecnici hanno finora stabilito che questi elementi non vengono ceduti facilmente al terreno e alle falde ma si dovranno fare altre prove. Intanto si effettueranno rilevazioni geologiche monitoraggio dei pozzi esistenti in zona (sono poco profondi utilizzati per innaffiare orti e giardini) e carotaggi per definire esattamente i contorni di questo giacimento di scorie tossiche e nocive. Un apposita commissione di tecnici delle amministrazioni comunali e provinciale e dell'Usi di Reggio è già al lavoro. L'assessore provinciale all'ambiente Oddo Torelli ha già scritto alla Protezione Civile ha contattato l'assessore regionale all'ambiente Gaviochi ha inviato lettere con richiesta di chiarimenti a Montedison e alla Degler ma grossa azienda edile reggina che sull'area dell'ex fabbrica smantellata nel '56 ha costruito sul finire anni '70

il quartiere «Reggio Est». Durante gli scavi per le fondamenta vennero alla luce migliaia di tonnellate di terriccio vianaccia. Questo materiale venne disperso in discariche o utilizzato al posto degli inerti, occorre ricostruire «stocicamente» dove sia andato a finire. Del resto già la Montecatini lo mandava in giro dopo averlo utilizzato come materiale per pavimentazione dei cortili e delle adiacenze della fabbrica lo vendeva a chi voleva pavimentare giochi da bocce campi da tennis lo stesso «Mirabello» lo stadio cittadino. La pluridecennale attività di questa industria ha prodotto notevoli quantitativi di tali scorie quando si lavorava a pieno ritmo erano circa 18 tonnellate di cenere al giorno. La gente del quartiere ricorda ancora le montagne color vianaccia. Adesso bisognerà scavare e portare via in modo corretto il tutto oppure se verrà riscontrata la cessione di inquinanti cementare l'intero quartiere per evitare infiltrazioni di acqua piovana un quartiere dove si stava già lavorando per un parco pubblico.

**Istituto nazionale di formazione politica**  
**MARIO ALICATA**  
via P. Marani 9/1 - REGGIO EMILIA  
Telefoni 0522/23.323 23.668

La direzione dell'Istituto «M. Alicata» organizza per il 10 11 12 maggio 1989

**Breve corso nazionale per i compagni dirigenti delle strutture di base in preparazione delle elezioni europee**

**MERCOLEDÌ 10 maggio**  
**Introduzione generale di RENZO TRIVELLI**

**GIOVEDÌ 11 maggio**  
 **Mercato unico, problemi economici e spazio sociale: ANDREA RAGGIO**

**VENERDÌ 12 maggio**  
**Rinnovamento democratico delle istituzioni, pace, disarmo e distensione in Europa: SERGIO SEGRE**

Invitiamo fin d'ora le federazioni a individuare le compagnie e i compagni da far partecipare al corso, telefonando alla segreteria dell'Istituto 0522/23.323 23.668

Ricordiamo che le stesse tematiche saranno trattate anche nei corsi del 17 18 19 maggio e 24 25 26 maggio 1989

Nel dodicesimo anniversario della morte di

**CESARE COLOMBO** (Colombino)  
la famiglia lo ricorda, invia un pensiero a quanti sono scomparsi in questi anni e sottoscrive per l'Unità Roma, 27 aprile 1989

Nel 45° anniversario della scomparsa del compagno

**GUSTAVO BEVEGNI**  
i figli lo ricordano con affetto e in sua memoria sottoscrivono 50 mila lire per l'Unità Genova, 27 aprile 1989

I compagni Liliana e Gastone Cervati, profondamente colpiti dalla perdita del caro compagno e amici

**ISIDE TIREL**  
sono vicini al dolore del suo caro e in sua memoria sottoscrivono per il suo giornale l'Unità Montecatone, 27 aprile 1989

I compagni della sezione Rigoldi annunciano la scomparsa del compagno

**MARIO DELIO BRUGNINI**  
iscritto al Pci dal 1975 partecipano al dolore dei familiari e sottoscrivono per l'Unità Milano, 27 aprile 1989

I compagni della 25ª sezione partecipano al dolore dei familiari per la scomparsa del compagno

**GIUSEPPE FEBBO**  
iscritto al Pci dal 1944 in sua memoria sottoscrivono per l'Unità Torino, 27 aprile 1989

Angela, Eufemia, Antonino, Giuseppe e Nicola nel primo anniversario ricordano con affetto il fratello

**GAETANO RIZZOTTO**  
Caselle (TO) 27 aprile 1989

1977  
Nella ricorrenza della sua scomparsa, i figli e i nipoti ricordano con affetto il nonno

**MARIA TERESA ALBERGHI BORELLO**  
e sottoscrivono per l'Unità Torino, 27 aprile 1989

La segreteria cittadina e il gruppo consiliare del Pci di Varese esprimono il loro cordoglio per la prematura scomparsa del compagno

**ARTURO PINA**  
e ricordano con affetto il suo appassionato impegno politico, la sua voglia di discutere, il suo rigore ideale. I funerali avranno luogo questo pomeriggio alle ore 15 e muoveranno dai locali della sezione Pci «San Felice» presso il cimitero Ronchetti San Felice (Varese). Varese, 27 aprile 1989

Abilio Occhetto

**Il nuovo Pci in Italia e in Europa. Il tempo dell'alternativa**

**Relazione al XVIII Congresso nazionale del Pci Roma 18 marzo 1989**

Lire 8.000

**Editori Riuniti**

**L'UNITA' VACANZE**

MILANO - Viale F. Testi 75 - Tel. (02) 64 23 557  
ROMA - Via dei Taurini 19 - Tel. (06) 40 490 345

**Il Cairo e la crociera sul Nilo**

Partenze: 25 marzo, 22 aprile da Roma. Durata: 9 giorni - Trasporto, voli linea + motonave. Quota individuale di partecipazione lire 1.850.000 (supplemento partenza da Milano lire 60.000). Itinerario: Italia, Cairo, Luxor, Edfu, Esna, Assuan, Cairo, Italia.

La quota comprende la sistemazione in camere doppie con servizi, trattamento di pensione completa, a bordo della motonave Nile Sphinx in cabine doppie con servizi, escursioni previste dal programma.

Informazioni anche presso le Federazioni del Pci