Decine di morti sulle strade dell'esodo: «Colpa del caldo e dell'euforia da vacanze». Foglio rosa a 16 anni?

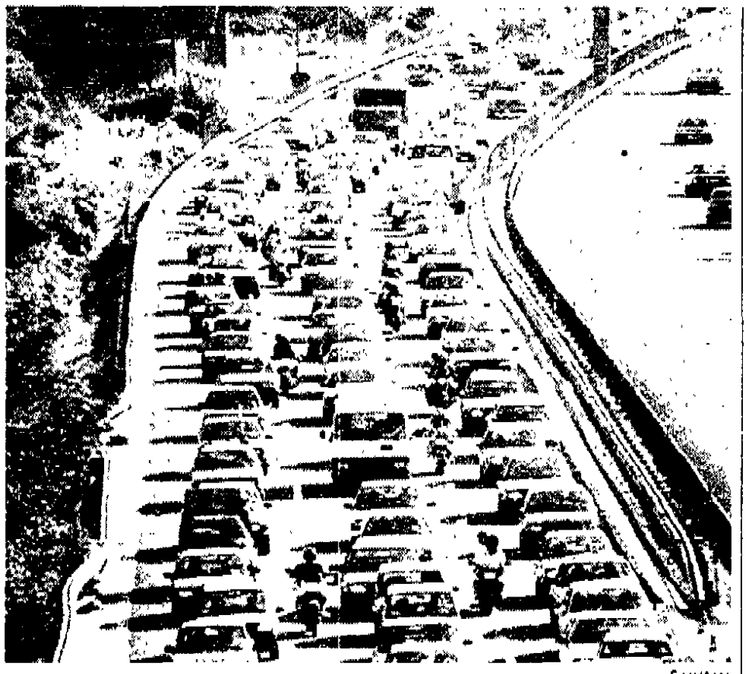
Soccorso stradale Ora arriverà l'officina mobile

Bagagli sul tetto, famiglia, cane e canarino stipati sui sedili, biglietto del traghetto e prenotazione dell'albergo in tasca. E auto inesorabilmente ferma sul ciglio della strada, cofano aperto sul misterioso mondo del motore. Una scena che si ripete con una certa frequenza lungo strade e autostrade italiane – più di 215.000 volte lo scorso anno –, con contorno di bambini presto giustamente insofferenti, crisi di rabbia, maledizioni assortite. Una situazione che nella maggior parte dei casi si potrebbe evitare con un minimo di previdenza, magari non dimenticandosi (succede, succede...) di fare il pieno al momento giusto. Ma quando il guasto è imprevedibile, non resta che chiamare il carro attrezzi. Il primo che capita? A volte si fanno delle brutte esperienze. In autostrada, poi, possono intervenire solo i mezzi autorizzati, abbastanza cari a meno di essere associati all'Aci, che con un milione e mezzo di aderenti si autodefinisce «la più grande associazione volontaria d'Italia». E che ora, in occasione del novantesimo compleanno, sta lanciando alcune iniziative – tra cui la «Carta dell'automobilista» – molto probabilmente destinate a un notevole successo. Una soprattutto: il «dépannage», un servizio garantitoda una centrale operativa che in caso di guasto non gravissimo nel giro di qualche minuto sarà in grado di far intervenire, all'interno delle principali città italiane, non il tradizionale carro attrezzi, ma una sorta di officina mobile in grado di assicurare (al costo, per i soci, dei soli pezzi di ricambio) una riparazione immediata. Attivo per ora a Torino, il servizio sarà esteso in autunno a Roma e a Milano e poi, via via, a tutti i capoluoghi di regione. Altra novità, l'«Aci Charta», una vera carta di credito Diners che consentirà ai soci di ottenere, accanto ai consueti servizi dell'associazione, tutti quelli offerti da una comune carta di credito, compresa la possibilità di pagare telefonate e pedaggi autostradali in Italia e nel resto d'Europa.

I GUASTI DELLE AUTO

Gli interventi del servizio di assistenza stradale lungo la rete autostradale italiana nel corso del 1994.

MOTIVO	NUMERO INTERVENTI
MOTORE	48.852
RAFFREDDAMENTO	19.715
LUBRIFICAZIONE	1.189
ACCENSIONE	9.429
ALIMENTAZIONE	12.939
CARBURANTE	14.774
IMPIANTO ELETTRICO	14.970
TRASMISSIONE	9.427
ORGANI GUIDA	349
SOSPENSIONI	171
FRENI	893
RUOTE E GOMME	12.461
INCIDENTI	23.529
ALTRE	63.721
TOTALE	215.903



Fiore/Ansa

L'auto, nostra strage quotidiana

Stragi del sabato sera, stragi del fine settimana, stragi dell'esodo. Anche ieri, al termine del primo *week end* di luglio, si sono contate le vittime, tante, degli incidenti stradali. Ma in realtà sulle strade la strage si ripete ogni giorno, ogni ora. Colpa, in questa stagione, soprattutto del caldo e dell'eccitazione per le vacanze, dell'inesperienza dei più giovani e della vista non più buona degli anziani, dice un esperto dell'Oms. Ma diminuire i rischi è possibile.

PIETRO STRAMBA-BADIALE

■ ROMA. «*Week end* nero». «Esodo, strage di giovani». «*Week end* di morte sulle strade» Da un giornale all'altro, i titoli si rincorrono, diversi nella forma ma assolutamente identici nella sostanza, accompagnati dalle cifre dell'ennesimo massacro – 35 vittime, scrivevano ieri alcuni, mentre altri ne contavano 40 – che puntualmente ci si trova a registrare a ogni fine settimana, soprattutto in estate. Titoli angoscianti che registrano un fenomeno tragicamente reale ma tutt'altro che episodico o circoscritto: di incidenti stradali si muore – o si rimane feriti, spesso con conseguenze gravissime e permanenti – a ogni giorno dell'anno e a ogni ora del giorno.

Le cifre, nella loro asettica crudezza, parlano chiaro: secondo l'Istat nel 1993 – l'ultimo anno per il quale si dispone di dati ufficiali e completi – le vittime di incidenti stradali sono state complessivamente 6.645, vale a dire una media di 18 al giorno, mentre i feriti sono stati 148.660, cioè 407 al giorno.

1991, anno nero

Qualcosa meno dei venti e più morti e 455 feriti quotidiani del '91, l'anno più nero degli ultimi cinque, ma una cifra pur sempre ragguardevole. Sempre l'Istat del resto ci fa sapere che i giorni più «neri» del 93 sono stati un martedì (il 6 luglio, 45 morti) e due lunedì di giugno (il 14, con 38 vittime, e il 28, con 35).

A fare notizia insieme alle morti degli «esodi», soprattutto negli ultimi due-tre anni, sono le cosiddette stragi del sabato sera. Stragi vere, verissime, tanto più impressionanti perché il più delle volte a esserne vittime sono giovani e giovanissimi appena usciti dalle discoteche. Ma non è che in altri giorni e altre ore le cose vadano granché meglio: se è vero che nel '93 a perdere la vita tra le 0 e le 6 del mattino di domenica sono state 222 persone, è altrettanto vero che le persone rimaste uccise in incidenti sono state 195 tra le 14 e le 19 del venerdì, 190 fra le 13 e le 18 del martedì, 181 nelle stesse ore del lunedì. E – altro mito da sfatare – non è vero, come comunemente si crede, che il pericolo è maggiore in autostrada. Anzi: a essere molto più pericolose sono le strade statali e provinciali, e ancor più quelle delle città, dove l'altr'anno le vittime sono state addirittura 2.756, oltre il 40 per cento del totale. Un dato che dimostra tra l'altro, al di là di ogni possibile dubbio, che la cintura di sicurezza – che nel nostro paese è considerata una specie di *optional* ingombrante e fastidioso dalla quasi totalità degli automobilisti e, a quanto pare, anche di chi dovrebbe far rispettare le norme – dovrebbe essere sempre allacciata: non ne beneficerebbero solo le statistiche, ma anche e soprattutto le migliaia di vite umane risparmiate.

Al di là di quella che può apparire una ben macabra contabilità, comunque, la realtà che esce con maggiore evidenza dalle statistiche – dietro le quali, non va mai dimenticato, si celano migliaia di esseri umani con le loro storie e, in questo caso, le loro tragedie – è che non c'è strada né momento in cui sia consentito abbassare la guardia. Tanto più in estate, stagione che registra i più alti flussi di traffico dell'anno e, di conseguenza, il maggior numero di incidenti.

Pericolo estate

Ma basta l'aumento del traffico a spiegare tutto? Sicuramente no. Da un certo punto di vista potrebbe addirittura sembrare una contraddizione, più traffico c'è, più lentamente si è costretti a guidare, e quindi meno probabile dovrebbe essere il rischio di incorrere in un incidente grave. In realtà questo è vero solo fino a un certo punto: il caldo, lo stress da ingorgo, l'impazienza possono indurre anche il guidatore normalmente più prudente ad azzardare manovre pericolosissime, con conseguenze spesso mortali.

Euforia ed eccitazione per l'inizio delle vacanze e stress termico – afferma del resto il direttore del centro di riferimento dell'Organizzazione mondiale della sanità per la medicina del turismo, Walter Pasini – sarebbero i principali responsabili degli incidenti stradali in questo periodo. «La causa più frequente di morte – afferma – per chi va in vacanza sia in Italia sia all'estero». Eccitati per l'aspettativa delle vacanze e con i riflessi intorpiditi dall'eccessivo calore all'interno dell'abitacolo («La percentuale di auto senza aria condizionata – avverte l'esperto dell'Oms – è ancora troppo elevata in Italia»), troppi guidatori finiscono per perdere il controllo della vettura. E il caldo eccessivo può provocare veri e propri malori, anche molto gravi, così come il classico e pericolosissimo «colpo di sonno», spesso simile più a uno svenimento che colpisce all'improvviso, complice anche, molte volte, un'eccessiva fiducia nelle proprie forze che spinge a guidare per centinaia e centinaia di chilometri senza concedersi una sosta.

Vale insomma la pena – e può valere la vita propria e quella altrui – di pianificare il viaggio non solo facendo eseguire prima della partenza da persone qualificate gli abituali controlli (il tagliando, o almeno i classici olio-acqua-gomme) sull'auto, ma anche un controllo generale (o almeno un onesto esame di coscienza) del proprio stato di salute e delle proprie capacità al volante: «Gli incidenti – spiega in particolare Pasini – sono più frequenti nei giovani e negli anziani. Nei primi la colpa è dell'esuberanza e della cattiva pratica con l'aggiunta del senso di onnipotenza, per i secondi la vista meno buona». E – si può aggiungere – se uno per tutto l'anno usa l'auto per il tragitto casa-ufficio-casa o non se ne serve del tutto (come del resto, soprattutto in città, sarebbe meglio sia per l'ambiente sia per la salute di tutti) farebbe bene a meditare seriamente se sia il caso di mettersi al volante per fare Milano-Trapani o Roma-Parigi in una tirata unica. Se poi è un neopatentato, farebbe bene a pensarci ancora di più, almeno fino a che non sarà possibile fare pratica fin dall'età di sedici anni.

Guidare a 16 anni

Idea folle? Tutt'altro: come dimostra l'ormai lunga esperienza francese – dove gli incidenti provocati da neopatentati sono sensibilmente diminuiti – e come da tempo propone l'Aci per l'Italia, due anni di tirocinio garantito da norme severe e molto restrittive consentirebbero ai giovani di imparare davvero a non farsi prendere la mano dall'auto e dalla propria inesperienza.

Turisti, riapre il «Pronto soccorso vacanze»

■ MILANO. Un medico di Forlì, anche lui in vacanza, che si è trovato a fronteggiare un'epidemia di mal di stomaco e dissenteria causata da cibo avariato in un villaggio turistico sul Mar Rosso. Eppure il *dépliant* raccontava, oltre che di una cucina di ottimo livello, di un'*équipe* sanitaria presente 24 ore su 24. Un turista di Civitavecchia che ha trascorso lo scorso *week-end*, inizio delle sue tante sospirate vacanze, battendo un centinaio di chilometri della costa sarda alla disperata ricerca di uno sportello Bancomat attivo. Sono le prime due segnalazioni giunte ai centralinisti del Pronto soccorso vacanze, il servizio offerto ai turisti che si trovano in difficoltà, inaugurato proprio ieri e organizzato dal Comitato difesa consumatori con il patrocinio della Commissione europea. «Lo scorso anno il Pronto soccorso vacanze – racconta Anna Bartolini, presidente del comitato – ha registrato oltre 7.000 denunce. E il 1995 è un anno "a rischio": da un lato l'industria del turismo italiana è rimasta la stessa, dall'altro è cresciuta del 12% la presenza di stranieri». Inoltre, fa notare il responsabile del servizio legale del comitato, l'avvocato Paolo Martinello, il nostro paese ha finalmente recepito la direttiva Cee del '90 sui viaggi organizzati ma ne ha fissato l'entrata in vigore al prossimo ottobre. «La direttiva – spiega – vuole tutelare il cittadino nei confronti di agenzie di viaggio inadempienti. Oltre al ritardo con cui è stata recepita, non ne rispetta a pieno il contenuto. Ad esempio la nostra legge prevede la possibilità al turista di rifarsi sull'agenzia solo se questa è regolarmente costituita, ma i problemi maggiori si riscontrano con gli operatori turistici che operano senza tutti i crismi della legalità». E proprio oggi i dirigenti dell'associazione di consumatori incontreranno la commissaria Ue Emma Bonino per presentare un esposto contro lo Stato italiano. Novità di quest'anno del Pronto soccorso vacanze è che resterà attivo fino a tutto settembre. «Ci siamo accorti che i turisti turlupinati denunciano le proprie disavventure soprattutto una volta rientrati a casa – precisa Bartolini – l'importante è che documentino, con fotografie, riprese con videocamere, testimonianze dei compagni di viaggio, quanto hanno dovuto sopportare». Il comitato assicura ai casi più rappresentativi l'assistenza legale. Questi i numeri telefonici:
Milano, 02/66.72.05.01,
Roma, 06/39.72.57.65;
Napoli, 081/76.14.524;
Forlì, 0543/31.623
All'estero: Spagna, 91/30.00.045; Grecia, 01/33.00.673–33.00.137; Portogallo, 05.00.18.08–05.00.59.59.

F.S.

Viaggio nell'Aero Club di Roma dopo che negli ultimi otto giorni ci sono state tre sciagure

Precipitano troppi aerei da turismo: «La colpa è quasi sempre dei piloti»

Precipitano aerei da turismo un po' troppo spesso. Tre apparecchi, in solo otto giorni: e i morti sono dodici. Allarme? No. All'Aero Club di Roma sono sicuri: «Se un aereo cade, la colpa è quasi sempre del pilota». E aggiungono: «Questi aerei sono giocattoli divertentissimi, basta saperci giocare con prudenza». Giocattoli costosi che piacciono a tutti: tra i soci del club, industriali e impiegati, carabinieri e studenti.

FABRIZIO RONCONE

■ ROMA. L'hangar è pulito e non c'è puzza di carburante. Ognuno cura il proprio aeroplanino con affetto e passione. Aeroplanini parcheggiati in fila e completi di tutto, con le eliche e i sedili e perfino con la cloche. Ma tutto è appena più grande dei modellini delle giostre, che i bambini utilizzano per volare lontano con la fantasia. Questi aeroplanini volano sul serio. E qualche volta vengono giù. Negli ultimi otto giorni è successo tre volte. A Firenze, a Falconara, ad Albenga. Nessun superstite, dodici morti.

Il direttore dell'Aero Club di Roma si chiama Marcello Russo, ha 47 anni e da ventotto vola. L'aria rassicurante gli viene naturale. «Da lassù, non si precipita mai per colpa dell'aereo. Se un aereo cade, novantanove volte su cento la colpa è del pilota». Dice questo indicando un «Cessna 206», bianco e blu. «È identico all'apparecchio caduto ad Albenga...». C'erano il pilota e cinque paracadutisti partiti da Villanova. L'aereo s'è infilato nella montagna. Marcello Russo è uno dei membri della commissione d'inchiesta ministeriale che dovrà stabilire la dinamica dell'incidente. «Parlo per esperienza: i motori spesso, sono più affidabili dell'uomo»

Le regole

Perché l'uomo esagera. Volare è già un eccesso, e qualcuno non s'accontenta. Questi aeroplanini sono gingilli divertenti, a patto di rispettarne le caratteristiche. Hanno motori potenti, robusti, ma ogni cinquanta ore è obbligatoria un'ispezione, e ogni venticinque un cambio dei lubrificanti. Sono motori capaci di volare per otto ore filate, ma non di tenere le evoluzioni dell'aereo come se fosse un caccia.

Le regole per volare sicuri e divertirsi, assicura il signor Russo, sono sostanzialmente cinque. Primo: non volare bassi. «In alto, qualsiasi cosa accada, l'aereo lo raddrizza sempre». Secondo: volare alti, ma evitando le nubi. «Si vola "a vista", cioè senza radar, e perciò bisogna poter avere sempre una buona visibilità». Poi, il numero delle persone da far salire a bordo. «Evitare di organizzare un charter». E la benzina. «Può sembrare una cosa banale, ma la prima cosa da fare quando si sale a bordo è controllare la lancetta del serbatoio».

Il brevetto

Sono cose che non si studiano sui libri. Anche se i libri di testo per chi vuol prendere il brevetto di pilota sono duri, e complicati. Numerose le materie in programma, dalla meteorologia all'aerodinamica, dalla navigazione al diritto, alla medicina. Costo dei corsi: undici milioni, cento mila in più o in meno a seconda dell'Aero Club italiano al quale ci si iscrive.

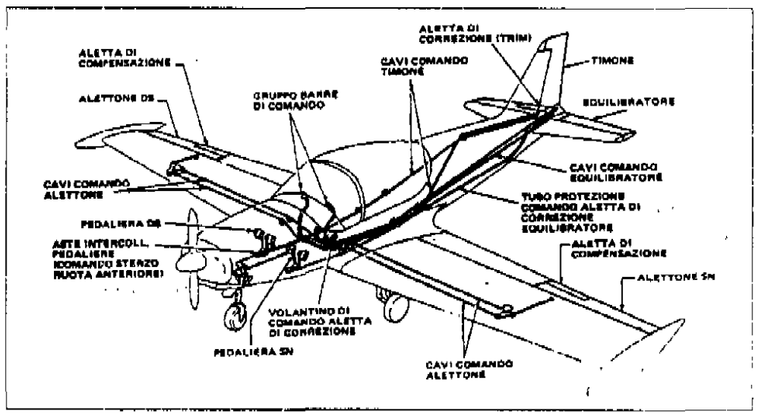
«In Italia – aggiunge Russo con un certo scoramento – ci sono circa 30mila licenze private e circa 10mila commerciali, quelle dei piloti Alitalia, per intenderci...». E gli apparecchi? «Non più di 1200...». Esclusa la flotta Alitalia? «No, inclusa. Pochini, vero? E pensare che in Germania ci sono oltre 18mila apparecchi e in Francia più di 12mila... La verità è che da noi volare è un piccolo lusso...».

Anche se poi ti fai dare l'elenco degli iscritti a questo Aero Club e scopri che insieme all'industriale c'è l'impiegato delle Poste, il carabiniere, lo studente universitario. «Beh, i giovani che si avvicinano a questo hobby spesso hanno anche un sogno: diventare piloti di linea. E devo dire che molti, molti ci riescono davvero...».

Barcellona

Gli altri si divertono e basta. L'altro giorno, a certi soci – chi con l'aereo proprio, chi con quello preso in affitto – si sono organizzati un viaggetto a Barcellona. Sette ore, con tre scali per fare rifornimento. E sempre volando «a vista», cioè come se stessero al volante di un'automobile. Ma non è stancante? «Non le è mai capitato di andare a Trento in macchina?»

C'è una generale allegria, in questo hangar, nonostante i giornali siano pieni, in queste ore, di titoli su aerei da turismo che precipitano. «Glielo ripeto – ragiona il signor Russo – se un aereo cade la colpa, quasi sempre, è del pilota... È successo così anche a Falconara?» «Così è accaduto a Falconara? «Guidava il figlio, e la madre, il cugino e il padre che guardavano le barche... si sono abbassati, si sono abbassati e...» Son venuti giù. «Bassi volavano bassi... e quando vol, basso...»

Il giocattolo

Un aeroplanino costa da centocinquanta milioni al miliardo. «Ma se hai centocinquanta milioni da spendere, ti compri proprio un bel giocattolo...», consiglia Russo che ispira fiducia a ogni parola, e che assicura di non aver mai avuto problemi in volo. «Giuro, mai...». Nemmeno una volta? Possibile? «Nel '72, qui sopra, era notte, e mi partì il motore... ma tornai giù senza problema... Non starei qui a raccontarglielo...»