

V i a g g i a r e

Approvato dalla Camera l'obbligo
anche per i maggiorenni in motorino
Duecento morti in meno all'anno

SE IL PROVVEDIMENTO PASSA ANCHE AL SENATO, L'ITALIA SI ALLINEA PER ULTIMA AGLI ALTRI PAESI EUROPEI. MA IL VERO PROBLEMA È QUELLO DI FAR RISPETTARE LA LEGGE

Arriva il casco per tutti Ma non tutti hanno la testa

DARIO CECCARELLI

Per mettere il casco, ci vuole anche la testa. Purtroppo in Italia, quando si guida una moto o un'auto, molti non la usano. E allora anche la legge non basta. Soprattutto se non si applica. Basta girare a Roma per rendersene conto. Tutti senza casco. E i vigili? Per non sbagliare, non fermano nessuno. Un bell'esempio. Un incitamento all'impunità, all'idea che si può sempre eludere il codice della strada. L'obbligatorietà del casco comunque è un passo doveroso per salvare molte vite umane. In Europa ci arriviamo per ultimi.

Ernesto Stajano, presidente della Commissione trasporti, deputato di Rinnovo italiano, è moderatamente soddisfatto. Che la Camera abbia dato il primo sì all'obbligo del casco sui ciclomotori anche per i maggiorenni, per lui è solo una tappa di un lungo cammino che ha come meta finale la riforma del codice della strada. Una tappa, quella del casco, che avrebbe già dovuto concludersi nel luglio scorso, ma che poi andò a carte quarantotto per il forfait di 36 deputati che fecero mancare il numero legale. Un brutto episodio che ha costretto Stajano, e tre deputati verdi, a riproporre il provvedimento stralciandolo dalla legge complessiva.

«Anche questa votazione non è stata una passeggiata» conferma Stajano. «Soprattutto quelli del Polo hanno opposto delle argomentazioni stravaganti. Secondo loro l'obbligatorietà del casco è un impedimento alle libertà individuali. Francamente non capisco: dobbiamo garantire ai cittadini la libertà d'accidersi? Coprire la testa è un modo antico di proteggersi, fa parte della nostra civiltà. Chi è esposto ai pericoli lo ha sempre fatto. Penso ai minatori, agli operai, ai soldati. Non mettere il casco abitua i cittadini all'illegalità e al convincimento che il vigile ti punisce solo per farti dispetto. Nessuna legge può funzionare senza sanzione. E la sanzione sul mancato uso del casco di fatto non esiste. Un permissivismo che in ultima analisi rafforza l'idea che la legge la si interpreta per gli amici e la si applica per i nemici».

Insomma, anche quando c'è di mezzo l'incolumità della testa, siamo sempre un po' italiani e, quindi, più furbi degli altri. Le regole non ci piacciono. Come per l'annosa questione delle cinture, cerchiamo sempre qualche escamotage per farla franca, per dribblare la

Foto
di Ulliano
Lucas

norma. A parte quelli che del divieto proprio se ne infischiano, ci sono altri che sono dei veri «professionisti» nello slalom della legge. Per esempio non mancano quelli che usano dei caschi «finti» o magari spiritosi (come il modello «nazista» ispirato agli elmetti dei soldati tedeschi in auge tra gli amanti delle custom). Oppure, soprattutto in città, sai con questo caldo... c'è il simpatico vezzo di parlarlo slacciato, un modo perfetto per avere gli svantaggi e non i vantaggi del casco.

Un'altra specialità, tutta italiana, è il casco leggero contraddistinto dall'omologazione DGM. «Sono caschi più da bicicletta o da pattini, che da motociclista» spiega Claudio De Viti, responsabile del settore motociclistico dell'Anima, l'Associazione nazionale ciclo motociclo accessori. «Costano di meno e sono più carini. Però non proteggono. E se uno cade, è come se non avesse nulla per proteggersi. Io ormai ho capito una

cosa: che l'unico modo per convincere la gente, sia quello di far passare l'idea che portarlo sia figo, di tendenza. Come per gli scooter targati: alcuni costano più delle motociclette vere. Eppure se ne vendono un sacco. Un pubblico adulto, tra l'altro, spinto sia da una reale esigenza di liberarsi dal traffico sia dalla voglia di seguire un fenomeno di moda. Professionisti, manager, giovani in carriera vanno tutti con questi scooteroni forniti di capientissimi bagagliai. I concessionari, pur di vendere, non dicono neppure ai clienti che, per guidarli, ci vuole la patente A, che insomma bisogna superare un esame specifico. Cosa non molto gradita anche perché, tra una cosa e l'altra, si spende quasi un milione».

Ma con la nuova legge che cosa succederà? Ci sarà davvero una riduzione della mortalità? E come reagirà il mercato? «Difficile che ci siano grandi cambiamenti» spiega De Viti. «Per cominciare la legge

deve passare anche dal Senato. Dopo, se passa, ci vogliono altri novanta giorni. Se ne riparla insomma alla fine dell'inverno, cioè quando ricomincia la stagione. Ma dubito che si verifichino gli scontri del 1987, quando fu introdotto per la prima volta l'uso del casco ai motociclisti. Allora ci fu una contrazione del 30% delle vendite, soprattutto scooter. Vero che la mortalità diminuì del 24,8% e i feriti del 22,1%, comunque il contraccallo per il settore motociclistico fu pesante. Ora siamo in una congiuntura strana che vede fortemente penalizzato il mercato dei ciclomotori. Il 1999, nonostante l'entrata in vigore dal 21 maggio dei nuovi incentivi alla rottamazione, la registrazione a fine agosto un calo delle vendite del 17,6%. Un andamento negativo dovuto all'etesa, protrattasi troppo a lungo, per l'adozione dei nuovi incentivi. Ma anche a confusione e cattiva informazione sulle norme antinquinamento e all'effetto-annuncio del

casco obbligatorio. Senza contare i fortissimi rincari delle assicurazioni».

«Va molto meglio invece - prosegue De Viti - il settore delle moto targate in crescita del 52% dovuta a un vero proprio boom degli scooteroni (+ 72%) che ormai sono diventati un vero e proprio fenomeno di mercato e di costume. Insomma, questa nuova legge, che ricordiamolo obbliga l'uso del casco anche per i maggiorenni che guidano o motorini, non modificherà le attuali tendenze del mercato. Certo, per i ciclomotori non è un grande aiuto, anzi. Ma il pubblico degli adulti ormai è orientato per la moto targata».

E i produttori di caschi, che qualcuno ha equiparato a una lobby, che cosa dicono? «Dicono che sarebbe sorprendente continuare così» commenta Alberto Vergani presidente della Nolan, una delle aziende italiane più importanti del settore. «Fossimo

Metropolis

INFO

Il nuovo codice stradale

Ecco le altre novità della legge di riforma del codice della strada in esame in Parlamento.

1) Certificato di idoneità per i quattordicenni che guidano motorini. 2) Limite di velocità da 130 a 140 km orari sulle autostrade a tre corsie. 3) Divieto di guidare di notte e nei fine settimana per chi viene sorpreso in stato di ubbrezza. 4) Il settore delle moto aibag e cinture di sicurezza obbligatorie collegate al sistema anti-slabbiamento all'avviamento motore. 5) Patente a punteggio. Si scalano punti ad ogni infrazione commessa. 6) Educazione stradale a scuola. 7) Divieto di guidare per camionisti recidivi.

una lobby non saremmo a questo punto. Non mettere il casco è come camminare senza scarpe. Insomma, è un assurdo. Chi guida un motorino va comunque a una certa velocità. Vedo delle persone, che magari vanno in ufficio, con gli occhi stravolti e la faccia paonazza dal vento. Un casco, con una visiera adeguata, ti permette invece di arrivare tranquillo offrendoti protezione e comodità. Solo in Italia capitano queste cose. Non a caso il mercato offre dei caschi più leggeri che non sono neppure a norma. Ma più che un problema economico, è un fatto culturale. I nostri caschi costano circa quattrocento mila lire. Tenendo conto che per una moto spesso si spendono più di dieci milioni, non mi sembra una spesa insostenibile. Comunque, per quanto riguarda la nuova legge, non vedo un'esplosione di vendite. Forse qualcuno cambierà il suo vecchio casco, ma poco di più. Insomma, non mi sfregano le mani. Noi andiamo bene, per vendere non abbiamo bisogno della legge. L'anno scorso abbiamo venduto circa 800 mila pezzi, 150 mila in più rispetto al 1996. Sono invece preoccupato per il calo di vendite dei ciclomotori. Vorrei una maggiore stabilità nei consumi, invece ci sono spinte contraddittorie».

Tornando a bomba, ha ragione chi dice che il problema del casco è soprattutto un problema di testa. E che tutto sommato o nessuno interessa spendere soldi per la sicurezza, anche quando in ballo c'è la propria vita. Secondo una statistica infatti la mortalità di chi va in motorino con il casco è dello 0,8 mentre si passa a 2,4 per chi non lo usa. La scatola cranica di un uomo è in grado di resistere ad urti fino a 10 km/h. Sbagliato quindi pensare che, in città, si può allegramente fare a meno del casco. Anzi, l'80 per cento degli incidenti mortali avviene proprio in città.

«Ma non è solo una questione di casco» spiega Paolo Galletti, uno dei tre deputati verdi promotori con Stajano del provvedimento. «In Italia non esiste proprio una cultura della sicurezza stradale. Basti vedere lo spaventoso numero di morti e di feriti - 8 mila e 20 mila - causato dagli incidenti. Una guerra che non ha mai tregua e che ha un costo economico di diverse migliaia di miliardi. In strada inoltre non vengono tutelate le persone più deboli come i pedoni (828 morti e 17 mila feriti all'anno), i ciclisti, gli anziani. Per questo, insieme all'obbligo del casco, è passato anche un emendamento che destina il 10% dei proventi delle multe, circa 90 miliardi all'anno, al finanziamento di interventi a favore delle categorie più colpite dagli incidenti stradali. Viviamo in una civiltà che ti obbliga a comprare l'automobile. Bisogna arrivare velocemente a una riforma organica del codice della strada che tuteli anche chi si muove a piedi o coi servizi pubblici».

SEGUE DALLA PRIMA

Il malessere di Napoli: progetti e un po' d'utopia che aiutino a crescere la fiducia, la partecipazione civile, la vita collettiva

un breve viaggio generosamente "no alpitur", cioè fuori dai circuiti blindati di tanti club di vacanze, lontani dai pulman obbligati dei turisti, a New York o a Londra, in qualsiasi altra località, per rendersene conto e verificare le trasformazioni delle metropoli, la crisi delle aree urbane e i conflitti specifici che riguardano la città, manon solo quella.

L'unica differenza rispetto a tutte le altre città è che lì sono stati elaborati progetti politici (in senso complessivo e quindi anche culturali) per capire e rispondere esaltare riorganizzare quelli che sono i caratteri fondanti, costitutivi, antropologici propri di quella città specifica: infatti, spesso si fa riferimento a Barcellona come città omologa di Napoli e che vive un momento che si giudica particolarmente luminoso.

Ma torniamo a noi. Contrariamente a quanto si dice sulla "mancanza di Stato al Sud", bisogna partire dalla considerazione che il nostro Mezzogiorno è stato condannato a una presenza massiccia (e spesso "straordinaria", in tutti i sensi) dello Stato che ha ramificato percorsi perversi di relazioni, di scambi non sempre trasparenti e che numerosi processi (a politici, a imprenditori, camorristi) mettono sempre di più in luce. Inoltre, parlare di Napoli significa parlare di una città porta del Sud

del Mediterraneo, che mescola (o anzi, sarebbe meglio dire mescolava) più risorse: dal mare, per la pesca, le comunicazioni e il turismo, alle campagne dell'hinterland, alla massiccia presenza dell'artigianato, al commercio delle grandi aree fino ai piccoli e numerosissimi dettaglianti; per citare solo alcune delle risorse dominanti nella città. Invece, il mare non è stato più considerato una possibilità e così le campagne sono state invase dalle industrie che spesso poi sono state tragicamente chiuse.

Quest'ultima vicenda è quanto mai significativo: città come Pomigliano d'Arco hanno vissuto il sogno dell'industrializzazione (accompagnato da un mercato non troppo limpido per l'assegnazione dei posti) e intente schiere di contadini si sono ripuliti dalla terra diventando operai; i loro figli, però, non hanno seguito il mestiere dei genitori, non conoscono la terra e vivono una cultura ibrida ma senza professione e senza più la capacità di individuare risorse indipendenti e autonome. Inoltre hanno perso anche la possibilità di "ereditare" il posto dai genitori e se le fabbriche chiudono è impossibile pensare una riconversione al mondo contadino.

Intanto gli stili di vita nazionali spingono al benessere e all'appagamento economico con

l'acquisizione di tutti i simboli dell'appartenenza (macchine, arredamento, abbigliamento...), ma senza che vengano offerti i mezzi per raggiungerlo. E i mezzi vengono spesso individuati nell'altrove del malaffare.

Da questo punto di vista, non è un caso che se per un verso si parla di mancanza di imprenditoria, per un altro verso una grande fetta dell'imprenditoria che si è sviluppata ha seguito canali altrettanto perversi, incarnata nel malaffare camorristico dove al di là dei giudizi (legali, morali...) ha espresso delle vere e proprie abilità e capacità (per esempio, molto prima che venisse raddoppiato il gioco del lotto per fini «culturali» a Napoli era già in funzione il lotto clandestino per l'arricchimento di interi clan camorristi e corre voce che l'unica volta che ha funzionato la nettezza urbana è stato quando l'appalto era controllato dai clan).

Tutto questo dovrebbe a dir poco far sorgere qualche dubbio sul tipo di sviluppo avviato e qualche domanda sul perché si sia creata questa sorta di gap, dove queste energie riescono a esprimersi solo in negativo: finché si tratta di piccoli numeri si può parlare di difficoltà legate alle persone, quando si parla di così grandi numeri si può facilmente comprendere che si tratta di problemi che vanno anche oltre le responsabilità personali.

Inoltre, rispetto alla complessità del fenomeno «metropoli», a pagare sono sempre «i marginali della marginalità»: non è un caso che la lotta alla legalità si combatte contro il singolo venditore di sigarette quando basterebbe ragionare nei termini di riduzione del danno per capire che togliere quella possibilità a quella persona significa costringerlo a diventare un potenziale spacciatore di droga. Il passo è tanto breve quanto greve. Allo stesso modo la camorra viene combattuta solo a colpi di pentiti e si esclude ogni altro possibile intervento «a monte» di politica sociale.

Il problema centrale per le città in generale e per quelle meridionali in particolare è quello di una conversione di tutto ciò, ragionando in termini di ecologia e di complessità e c'è bisogno di un progetto politico e culturale che si regga su conoscenze contestuali, capacità di analisi locale inquadrate e aiutate da uno sguardo laico e non costretto all'immediato, rischiando di gettarvi il bambino con l'acqua sporca e quindi per sanare una cosa se ne distrugge un'altra, per incentivare un settore se ne esclude un altro: si allestisce un «salotto buono» ma ci si dimentica di tutte le stanze dell'appartamento.

L'intervento sociale non può essere confuso con l'abbellimento (di alcune zone e sem-

pre le solite); e c'è bisogno della consapevolezza che le attuali metropoli vivono suddivise in compartimenti stagni, dove ciascuno riafferma e ribadisce i propri stili di vita: questo non darà altra prospettiva ai marginali della stessa marginalità.

Infatti, è facile dire Barcellona, ma il rischio più prossimo della relazione tra ago e disagio metropolitano è il paragone con Buenos Aires, con le sue enormi enclaves di poveri.

Se si può considerare come dato positivo la fine del radicamento perverso dei partiti nella società (sebbene mister «centomila voti» sia un ricordo ancora vivo) dall'altra parte rispetto al magna, al mosaico, al caleidoscopio della vita metropolitana poco viene fatto sul piano della politica sociale (dal volontariato alle istituzioni) nella costruzione di riferimenti, attività, progetti che possano far crescere la fiducia e la partecipazione civile alla vita sociale collettiva (con qualche rara eccezione: l'associazione quartieri spagnoli, il progetto dei maestri di strada, o qualche centro sociale come il Damm) per iniziative che abbiano - come suggeriva un maestro come Manlio Rossi Doria - la scientificità professionale dell'intervento ma anche l'utopia del cambiamento nei tempi lunghi.

Stefano De Matteis

