



Casco per tutti in motorino È conto alla rovescia Giovedì scatta l'obbligo, multe da 60 a 240mila lire

DARIO CECCARELLI

MILANO Il 30 marzo, cioè dopodomani, è una data da ricordare: anche gli italiani, come tutti gli altri cittadini europei che circolano in ciclomotore, dovranno infatti mettere la testa a posto. Cioè metterla nel casco. Anche se sono maggiorenti e vaccinati, una categoria che finora, per quelle strane deroghe che si fanno solo in Italia, ne era stata esentata quando (nel 1986) fu introdotto per la prima volta l'uso del casco obbligatorio per tutti i motociclisti.

Come mai quest'anomalia? Il mercato, baby. Le case motociclistiche, preoccupate che la legge avesse un effetto negativo sulle vendite, fecero una oculata pressione per ottenere una deroga che lasciasse fuori i maggiorenti. In effetti, nel 1987 ci fu una contrazione del 30 per cento delle vendite, che colpì soprattutto gli scooter. Ma va anche detto che la mortalità diminuì del 24,8% e i feriti del 22,1%. Un bel progresso visto che dietro le cifre ci sono persone in carne e ossa. Ma del resto, la nostra scatola cranica non è stata omologata per proteggerci dagli scontri stradali. Resiste infatti ad urti fino a 10 km/h. Una velocità ridicola per i nostri motorini. Tanto che secondo una statistica la mortalità di chi va in motorino col casco è dello 0,8% mentre si va al 2,4% per chi non lo usa. Ultima considerazione: non è vero in città si può fare allegramente a meno del casco. Anzi, l'80% degli incidenti mortali avviene proprio in città.

Questo lugubre elenco di cifre non scoraggia però gli italiani dal praticare il loro sport preferito: freagare la legge. «Basta girare per le

strade di Roma» spiega Ernesto Stajano, presidente della commissione Trasporti «per rendersi conto che quasi tutti girano senza casco. Senza che i vigili intervengano. Un bell'incitamento all'impunità. Con la nuova legge, credo che ora saranno più severi. Ma non vorrei fosse un fuoco di paglia. Va battuta è anche la nostra cattiva abitudine al permissivismo. Nessuna legge può funzionare senza una sanzione. Gli italiani sono così abituati all'illegalità che quando un vigile li punisce pensano automaticamente che lo faccia per dispetto».

Lastoria purtroppo è vecchia: se non hai la testa, anche il casco diventa inutile. Siamo infatti dei maestri nell'eludere le leggi, nel dribblare le regole. Un vizio che alligna negli stessi legislatori che, pure in questo campo, fanno di tutto per trovare delle scappatoie che non li allontanino troppo dai loro elettori. Pubblicamente si fanno paladini della sicurezza, poi trovano degli stupendi escamotage per non esagerare in fermezza. Basti pensare ai tassisti: che possono guidare senza indossare le cinture. Non è meraviglioso? Proprio loro, che guidano per professione, sono esentati da questo fastidioso obbligo. Ora per il casco li vogliono imitare i pony. Anche a proposito della nuova legge permangono delle zone d'ombra: cioè la concessione del cosiddetto casco leggero, riconoscibile dall'omologazione DGM (Decreto generale della motorizzazione), una omologazione molto più blanda rispetto alle norme europee. Sono caschi leggeri e di scarso ingombro che dovrebbero essere utilizzati solo per i ciclomotori. Solo che per queste comodità, il loro uso si estese a tutti i motociclisti.

TRASPORTI Oggi riunione dei ministri Ue per la sicurezza

ROMA La grande strage sulle strade d'Europa (43 mila morti nel 1998) può essere ridotta in misura significativa - circa 10.000 morti in meno l'anno - già solo rafforzando la vigilanza sulle norme esistenti: gli Stati membri devono dunque intensificare i controlli - sui limiti di velocità, sull'uso delle cinture di sicurezza, sul tasso alcolico nel sangue - e rilanciare le campagne di sensibilizzazione dell'opinione pubblica. E questo il messaggio centrale di un documento della Commissione Ue che approderà oggi sul tavolo dei ministri dei trasporti a Bruxelles. Dopo la forte riduzione degli incidenti mortali negli anni novanta (le vittime erano state 56 mila nel 1991) la tendenza positiva è andata rallentando: le stime elaborate nel 1997 con il programma d'azione sulla sicurezza stradale, che prevedevano un calo a 32 mila morti nel 2005 ed a 27 mila nel 2010, sembrano ormai «troppo ottimistiche». «Esistono ancora - osserva - enormi differenze fra i paesi membri: la conclusione è che sono possibili i migliori risultati semplicemente applicando in tutta l'Unione le pratiche di maggior successo». I soli costi economici degli incidenti sulle strade, secondo lo European Transport Safety Council, ammontano a 100 miliardi di euro l'anno: un dato che dovrebbe indurre i governi ed autorità locali a maggiori investimenti in progetti per la sicurezza. L'Ue sintetizza anche i risultati di uno studio sui possibili risparmi di vite umane derivanti da un'applicazione più rigorosa delle norme: con l'osservanza totale dell'obbligo delle cinture di sicurezza potrebbero essere evitati 8.000 morti l'anno; la progettazione delle auto in modo da minimizzare le conseguenze di un urto su pedoni e ciclisti salterebbe dalle 650 alle 2.200 persone; tassi massimi di alcolemia più bassi e controlli più rigorosi ridurrebbero il bilancio delle vittime di oltre 1.000 unità.

LA GUIDA ALL'ACQUISTO

■ Controllare che all'interno del casco sia presente la targhetta di omologazione che attesta che la calotta è stata costruita secondo gli standard comunitari di sicurezza e ne conferma la validità ai fini della legge

■ È preferibile acquistare un casco in carbon-kevlar, più resistente in caso di incidente

■ Vietati i caschi a scodella, aperti sulle orecchie perché inutili e ormai quasi tutti fuori legge

I PREZZI	
Casco "Jet"	250-600 mila lire
Casco "Integrale"	600.000-1.500.000 lire
CHI METTE IL CASCO	
CONDUCENTI MOTO	
NORD	96,6%
CENTRO	90,3%
SUD E ISOLE	37,7%
CONDUCENTI MOTORINI	
NORD	26,1%
CENTRO	14,1%
SUD E ISOLE	9,1%

P&G Infograph

Come se non avere nessuna protezione» spiega Claudio De Viti, responsabile del settore motociclistico dell'Anema, l'Associazione nazionale ciclo motociclo assessori. «Io ho capito una cosa: che l'unico modo per convincere la gente a portare il casco sia quello di fargli credere che sia un fenomeno alla moda, come il telefonino».

Una scelta incomprensibile, che non trova alcuna giustificazione.

Anche la maggior parte dei costruttori infatti era favorevole ad abolire il casco leggero. Il problema forse sta più a monte, in quell'idea di permissivismo che ha reso l'Italia simile a una giungla d'asfalto e gli italiani a tanti schumacherini da tangenziale. Ogni anno 8 mila persone muoiono in incidenti stradali. E i feriti sono 20 mila. Siamo in guerra e non lo sappiamo.

L'INTERVISTA

MILANO

Solenghi: ma i soliti furbi troveranno qualche trucco...

MARIA NOVELLA OPPO

MILANO I motociclisti sono una grande categoria umana, con una sua visione del mondo, anzi sul mondo e perfino una sua cavalleria solidaria. Sotto il casco c'è di tutto: dal professore al divo, dall'idraulico al cantante, dal metalmeccanico al comico. E, tra i comici, c'è anche l'attore Tullio Solenghi, reduce da una fortunata stagione teatrale e televisiva. Tra l'altro è appena sceso dall'empireo pubblicitario, dove pure aveva chiamato i tre, anzi quattro moschettieri in motocicletta rombante, a partecipare ai fasti del caffè.

Tullio, cambia qualcosa per te, con l'obbligo di portare il casco? «Sono motociclista di antica data e ho sempre portato il casco. Perciò per me non cambia niente. Così come per le mie figlie, che hanno il motorino e hanno sempre portato il casco anche

loro. Non tanto per imposizione, quanto per educazione. Io penso che, quando si entra in Europa, si deve adeguarsi non solo ai criteri economici o a quelli di sicurezza stradale, ma soprattutto a una mentalità europea, che vuol dire a una civiltà complessiva di comportamenti».

E perché gli italiani fanno tanta fatica ad adeguarsi, pur trattandosi di misure imposte al solo scopo di salvare delle vite? «C'è un po' di apatia mediterranea nei confronti dei divieti in genere. È un sintomo tutto italiano che ci apparesenta però a popoli delle aree del mondo più meridionali».

Allora potrebbe essere questione di caldo: il casco opprime e fa su-

PRIMO PIANO

Un business miliardario gestito da 26 aziende

ROBERTO MONTEFORTE

ROMA Un miliardo e mezzo di esemplari in più. Un incremento di fatturato che potrà variare dai 45 ai 70 miliardi di cui circa la metà andrà alle aziende produttrici di caschi che in Italia sono 26. Questo è il business per il casco obbligatorio per tutti, compresi i maggiorenti alla guida di ciclomotori, che scatterà il prossimo 30 marzo. È la previsione dei tecnici dell'Associazione nazionale ciclomotori e moto e accessori. «Non bisogna pensare ad un allineamento tra numero dei ciclomotori circolanti e le stime di un incremento di mercato legate all'introduzione dell'obbligatorietà all'uso del casco, perché il provvedimento interessa soltanto i maggiorenti che usano ciclomotori e perché negli ultimi due anni quasi tutti i rivenditori di ciclomotori hanno omaggiato o venduto un casco» puntualizza Luca Solani che per l'Anema segue proprio il settore caschi. C'è varietà nelle tipologie e nei prezzi dei caschi. «Il tipo DGM più economico, che è venduto anche nei supermercati, può arrivare a costare appena 30 mila lire. È quello più economico, poi ve ne sono di meglio rifiniti e il prezzo cresce. Si può arrivare a caschi DGM firmati da stilisti e con rifiniture in pelle che costano più di quelli integrali». Detto questo l'effetto del casco obbligatorio è stimato dai produttori con un milione e mezzo in più di possibili acquirenti. E se tutti dovessero acquistare caschi DGM, il fatturato potrebbe toccare i settanta miliardi di prezzo al pubblico. «Si tratta di un fenomeno molto contenuto - commenta Solani -

se si pensa che alle aziende andrebbero circa trentacinque miliardi e che vanno ripartiti tra 27 aziende». Le aziende italiane che producono DGM sono cinque o sei, quelle che producono caschi sono 26. Il casco è obbligatorio in Italia dall'86, tutte le aziende italiane producono mediamente in Italia quattro milioni e mezzo di caschi per il mercato italiano, europeo ed in parte per quello d'oltre Oceano, di questi un milione circa è destinato come ricambistica al mercato italiano. A queste cifre va aggiunta una quota del 20% che è coperta dai costruttori non italiani, particolarmente agguerriti sono quelli giapponesi. Ma ciò che preoccupa i costruttori italiani è la concorrenza di Taiwan che mette in commercio prodotti di qualità media più bassa di quelli europei, ma a prezzi molto concorrenziali.

Un altro dato da considerare è il «ricambio» dei caschi. Perché se è vero che il «casco omologato» non dovrebbe avere «scadenza», «questo teoricamente è vero - fa notare l'esperto dei costruttori -, ma solo se il casco è utilizzato secondo regole precise. Se cade e si deforma la calotta interna, non sarebbe più in grado di assorbire un altro urto sullo stesso punto e, quindi, andrebbe sostituito». «Accelera l'invecchiamento anche un uso scorretto del casco, come quando lo si lascia esposto al sole o lo si lega sopra il tubo di scarico, perché l'elevata temperatura finisce per rovinare la calotta esterna o l'imbottitura di protezione interna». E, ancora si può deteriorare se viene a contatto con la benzina. Insomma, per Anema, è buona regola di sicurezza «cambiare il casco dopo cinque anni di uso corretto».

L'INTERVISTA

Il dottore: «Se non per la vita indossatelo per vanità»

DELIA VACCARELLO

ROMA Senza il casco si rischia la morte, ma la cosa non spaventa i giovanissimi. «Un ragazzo appena caduto dal motorino, con un mal di testa feroce a causa di un trauma cranico occipitale, anziché rammaricarsi di non aver indossato il casco mi ha detto: "Vedrò, lo useranno in pochissimi"». Il Dottor Umberto Caroppo, da vent'anni al lavoro presso il Pronto Soccorso del San Camillo a Roma e motociclista da quando era ragazzo, non ha dubbi: «Sulla maggior parte dei giovani il tema della sicurezza non fa presa. Si dovrebbe invece battere un altro tasto, quello della vanità. Senza il casco le lesioni facciali possono rovinare il volto: rischiate di avere una bella moto e una faccia sfiggiata».

Dottor Caroppo, a parte la morte, che cosa si rischia andando in moto senza casco? «Ci sono patologie dalle quali il casco protegge realmente. Ad esempio le lesioni all'interno delle teca cranica che alla lunga possono dare esiti emorragici o provocare focolai epilettogeni. Occorre fare molta attenzione: il trauma cranico è un evento subdolo, le conseguenze possono venir fuori dopo giorni».

Eppure il senso del pericolo non induce a proteggerci

«L'insoddisfazione nei confronti del casco è molto forte tra i giovanissimi. Il senso dell'autodifesa è proporzionale alla maturità dell'individuo. Per questo penso che parlare di lesioni al volto, e dunque puntare sull'estetica, può essere più efficace che ricordare il rischio di morte. Senza casco, una caduta può danneggiare il volto in maniera irreparabile se non si fa ricorso alla chirurgia plastica. Ma non sempre il centro cui fa riferimento il pronto soccorso è dotato di strutture particolari. Le lesioni al volto, se vengono suture come si può, possono lasciare brutte cicatrici».

C'è chi si protegge troppo male? «Andando avanti negli anni la prudenza aumenta, ma bisogna sempre distinguere. Gli adulti che non guidano da molto la motocicletta potrebbero attribuire un valore eccessivo al casco. Il casco protegge da alcune lesioni, ma non azzera i rischi. Insomma, con il casco in testa non bisogna sentirsi invulnerabili. Resta fondamentale saper guidare bene la moto».

I giovani tengono più alla propria immagine che all'avita? «Sono motociclista da quando avevo quattordici anni e ho capito che ci sono due modi di portare la moto. C'è chi vede nell'uso della moto solo un fattore di costume, un modo per attirare l'attenzione su di sé. C'è chi lo vive

in maniera completa, come una possibilità di estendere la propria sensorialità coinvolgendo nel movimento tutto il corpo. In buona parte nei giovanissimi prevale la vanità e viene sottovalutato il resto. Così si indebolisce il senso della difesa della propria vita e di quella degli altri».

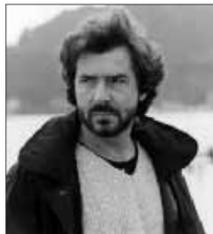
Lei ha osservato un aumento degli incidenti negli ultimi diecimani?

«L'aumento di incidenti è strettamente collegato al numero di moto in circolazione. Tra gli anni sessantacinque e gli ottanta c'è stato un primo incremento, poi un lieve calo, perché è diventato più di moda regalare la macchina ai giovani. Infine, dagli anni novanta ad oggi, si è verificato un nuovo balzo in avanti».

Torniamo al senso di autodifesa, gli italiani non refrattari all'uso del casco così come a quello delle cinture di sicurezza. Secondo lei come mai?

«Credo che ci sia una mancanza di attenzione dovuta al fatto che le norme non vengono fatte rispettare. Spero fermamente che questa nuova campagna di sensibilizzazione esiti, ma finora ho osservato che, quando entra in vigore una nuova normativa, se nei primi tre giorni non vengono fatti controlli a tappeto, la gente si convince che la legge è inutile e che la regola si può tranquillamente trasgredire».

II
Noi italiani purtroppo siamo un po' pigri e difficilmente rispettiamo leggi di questo tipo



II
diminuiranno e alla fine si rischia che non lo porti più nessuno. Se non ci sarà un dispendio di vigili eccezionale, la vedo dura. Io sono di Genova e a Genova non si pensa neppure di

andare in moto senza casco, ma a Napoli... guarda, a Napoli se vai in motorino da solo, ti fermano per chiederti un passaggio. Ti chiedono come mai «sprechi un posto».

Forse esageri, però ho sentito che sono stati sequestrati dei caschi falsi. «Visto? È come quando fu deciso l'obbligo delle cinture di sicurezza per le automobili e fecero le magliette con le cinture stampate».

È la cosiddetta creatività! Ma non è una specialità solo napoletana. «Però il fatto che ci sia una scarsa osservanza delle norme in particolare dal Centro Italia in giù è vero. Figurati che anch'io, che abito a Roma ormai da 12 anni, quando torno a Genova mi sembra di andare in

Svizzera. E mi sento dire dai genovesi che guido alla romana. Magari è vero che faccio qualche irregolarità, ma col casco non si scherza: il casco ti salva la vita».

C'è una battuta che ti viene in mente per convincere gli italiani a portare il casco? «Più che una battuta ci vorrebbe una visita guidata ai reparti traumatologici degli ospedali. Una visita periodica potrebbe essere una buona lezione teorica».

E tu che sei testimonial di campagna famose, non pensi che uno spot istituzionale potrebbe essere utile per spingere i concittadini a essere ligi, una volta tanto? «Mi rendo disponibile per una campagna del genere, perché credo che sia un fatto di civiltà. Oltretutto quello degli spot è un linguaggio che, tra le sue caratteristiche, ha anche quella di prestarsi a essere usato in modo divertente».

