

Oggi qualsiasi utilitaria può andare a velocità elevata mantenendo condizioni di alta stabilità

**UN BOLLETTINO DI GUERRA** Le case automobilistiche investono sempre più in sistemi di sicurezza e assicurano: l'auto si sceglie innanzitutto per il design. Ma la velocità resta il «cuore» di ogni vettura, la sua vera «ragione»: tecnica e soprattutto di status, di immaginazione. E se Renault gira uno spot con un proiettile...

di Roberto Cotroneo / Segue dalla prima

**D**

a una parte ci sono gli occhi sgomenti degli agenti della polstrada, nel vedere come le automobili possano trasformarsi in un terribile cartoccio di lamiera. Dall'altro lato tutta un'altra musica. La musica delle aziende automobilistiche, che sfornano auto sempre più sicure, sempre più tecnologiche, sempre più munite di airbag, di sistemi frenanti capaci di inchiodarsi sul ghiaccio senza pattinare, etc. etc. E allora c'è da chiedersi perché tutta questa nuova sicurezza non funziona mai con i ragazzi che si ammazzano il venerdì o il sabato sera. E la risposta sta in un punto cruciale: la risposta è nella velocità. La velocità si sa, è dei più giovani, da ragazzi si è più irresponsabili e si tende a schiacciare il pedale dell'acceleratore più del dovuto. I ragazzi amano il rischio. E poi il mito della velocità ha mille padri: dal futurismo di Marinetti al culto vero e proprio di Michael Schumacher, e prima di Ayrton Senna, e poi su su, fino a Tazio Nuvolari. Il pilota è sempre stato un eroe della modernità. Emularlo è una delle prime cose. Sfidare l'asfalto, portare al massimo la macchina è un gesto di coraggio, ma anche un atto di bravura. E le automobili, con i loro nuovi motori, sono costruite per facilitare tutto questo. Oggi, qualsiasi utilitaria, con una motorizzazione un po' spinta, è in grado di raggiungere velocità anche di 200 chilometri orari. E oggi qualsiasi utilitaria, macchine come la Renault Clio, come la Fiat Punto, come la Citroën C3, sono equipaggiate in un modo tale da permettere di raggiungere velocità elevate in condizioni di sicurezza.

Peccato che si invita a comprare un'automobile non perché è semplicemente «sicura», ma perché è potente. Sottintendendo che una macchina potente e scattante e di per sé è proprio per questo, sicura. Le pubblicità delle automobili, dicono sostanzialmente due cose. L'automobile è potente, ed è silenziosa. Si ferma quando si vuole, e può essere velocissima. Basti pensare a tutta una serie di pubblicità che vedono automobili inchiodare per lasciar passare una lumaca, motori silenziosissimi che fanno meno rumore di uno stormo di uccelli. E cose simili. Se parli con loro, con quelli che lavorano per la pubblicità nelle grandi case automobilistiche, ti dicono che la case automobilistiche non hanno nessun interesse a mettere l'accento sulla potenza dell'auto, perché dai dati che possiedono, la potenza dell'automobile è soltanto il settimo tra i motivi per cui si sceglie un'auto anziché un'altra. Ma per la verità è piuttosto ambiguo tutto questo.

È vero che il primo motivo di acquisto è il design e la linea? Certo. Dati alla mano, risulta così. Peccato che il design e la linea in un'automobile sono strettamente connessi all'aerodinamicità. E la linea aerodinamica è indice di velocità e di potenza. Dire, come sostengono alla Fiat, che è il design che convince l'acquirente, è un modo per non dire che l'acquirente, comunque sia, è stato abituato a pensare che in macchina si va, molto spesso, per andare veloci. Non si vuole sostenere che le pubblicità delle automobili convincono i giovani ad andare più veloci, o addirittura li incitano. Certo però che se fai una pubblicità dove la Clio va più veloce di un proiettile, beh, qualcosa può voler dire.

In Renault però non ci stanno, e spiegano due cose con molta chiarezza. La prima: Renault è una delle case automobilistiche che in questi ultimi anni ha investito di più in sicurezza. Al punto che hanno almeno sette modelli nei primissimi posti sui crash test. Se-



Quello che rimane dell'auto dei quattro giovani morti nell'incidente stradale avvenuto ieri mattina a Casatisma, nell'Oltrepò Pavese. Foto di Dino Ferretti/Ansa

## Il ministro Bianchi: «Ma la patente a punti non basta più»

«Il suo effetto sta tramontando». E sulla strada più morti di quelli fatti da mafia e camorra

### I numeri

**5.625** MORTI NEL 2004 sulle strade italiane: 10 volte tanto le vittime di omicidi

**11.000** FERITI in Italia tra i minori di 14 anni

**-8%** LE VITTIME del 2006 rispetto al 2005 (stima del ministero dei Trasporti)

**144** MORTI al giorno nell'Unione Europea (dati forniti dai ministri dei Trasporti dell'Ue)

**9,7** DECESSI ogni 100.000 abitanti in Italia (la media dei paesi Ue è 8,5 ogni 100.000 abitanti)

di Manuela Modica

Disastri aerei? Niente a confronto con il trasporto stradale, tra tutti il più pericoloso. Le vittime da incidenti stradali sono infatti cento volte più numerose delle vittime provocate dai disastri aerei, ferroviari o marittimi. Dieci più dei morti ammazzati. Ogni giorno sono 144 le persone che muoiono nelle strade europee, e nel 2004, 5.625 persone sono morte solo su quelle italiane. Cifra che tinge la penisola d'imbarazzo, perché è la più alta d'Europa. I dati che emergono dalla Conferenza dei Ministri dei trasporti dell'Ue, conclusasi l'altro giorno a Verona, allarmano non poco e mettono la quarta a nuovi piani di sicurezza stradale. A presiedere la Conferenza, il Ministro italiano Alessandro Bianchi assieme al presidente di turno

dell'Ue, Susanna Huovinen, Ministro dei Trasporti e delle Telecomunicazioni finlandese. L'Italia paga ancora la brusca impennata di incidenti degli anni Novanta, periodo in cui il bel Paese ha fatto marcia indietro rispetto ai livelli di sicurezza. Nel 2003 tuttavia, la riforma di alcune norme del codice stradale - patente a punti in primis - ha ridotto il macabro numero delle vittime, -1.150 in due anni. «Tanto di cappello alla patente a punti - ha dichiarato Bianchi - che ha ridotto del 20% gli incidenti. Va però migliorata», ha avvertito il ministro, spiegando che la tendenza alla diminuzione di incidenti legata alla nuova patente si sta arrestando. «La stiamo metabolizzando - ha detto - stiamo mettendo in campo accorgimenti per evitarla, siamo arrivati persino alla vendita dei punti via

Internet». Un sistema diffuso in Francia, in Spagna e anche in Italia, tramite il quale - rinnovando la patente dei nonni - si mettono in vendita i punti per prezzi che vanno dai 400 ai 1000 euro, a seconda dei punti, e si dichiara che il «nonno» era alla guida. Diverse le soluzioni che il ministro Bianchi propone per riposizionare il paese nella carreggiata europea e viaggiare per una riduzione degli incidenti del 50% entro il 2010, obiettivo del terzo programma di azione per il miglioramento della sicurezza stradale in Europa e che per l'Italia significherebbe una riduzione di 3.350 vittime. «Servirà un pacchetto di iniziative di vario tipo - ha continuato Bianchi - più controlli, una segnaletica rigida, ma è vero che la stragrande parte degli incidenti avviene per il comportamento alla guida».

### Scooter

#### Casco obbligatorio: morti scesi del 32%

Era il 1986 quando il governo italiano decise di obbligare i propri abitanti minorenni all'utilizzo del casco. Ma solo a partire dal 30 marzo 2000, la modifica al Codice della strada, Legge 472/99, estese l'obbligo del casco a tutti i motociclisti. Ad un anno dalla entrata in vigore della legge il numero di morti era diminuito del 32%, da 570 a 390. I ricoveri per trauma cranico invece erano diminuiti del 50% al nord, 65% al centro, 54% al sud.

roberto@robertocotroneo.it

condo punto: la pubblicità del proiettile è talmente paradossale, che non può affatto essere presa come un incitamento ad andare veloci su quella macchina.

Però la sicurezza di un'automobile è sempre associata alla potenza. Come se la forza dell'automobile, la quantità di cavalli che può vantare possano essere un sigillo di affidamento. Per cui



negli spot queste sono capaci di uscire sempre molto brillantemente da curve difficili. Ha ragione Renault quando dice che il suo proiettile è talmente inverosimile da non poter essere preso come esempio. Ma intanto il messaggio che esce dagli spot è di questo tenore. Ovvero: la Clio va come un proiettile.

le. Anche in Fiat questa ambiguità, anche se non voluta e non cercata è presente. Soprattutto le automobili più piccole, quelle che finiscono poi tra le mani dei nostri figli o dei nostri nipoti, devono dimostrare una certa vitalità motoristica. Perché la velocità è giovane, e la lentezza è anziana. Nel suo ultimo programma, Adriano Celentano divi-

**Benissimo i crash test, ma nella pubblicità la «Clio» va più veloce di un bossolo di proiettile: qualcosa vorrà pure dire...**

deva il mondo tra lento e rock, dove rock stava per veloce, s'intende. E s'intende che rock era buono, e lento era vecchio, e persino cattivo. In Fiat spiegano due cose. La prima è che loro sono sottoposti al controllo. Ovvero: gli spot delle automobili, per essere trasmessi in televisione, devono, nel caso

italiano, passare due esami: uno della Rai, e uno di Mediaset. Questo vuol dire che ci sono due commissioni che esaminano gli spot delle automobili attraverso una serie di criteri. L'Italia, dicono in Fiat, è uno dei paesi più rigorosi in questo senso. Non si può inquadrare un contachilometri, se la velocità eccede i limiti; i minori, anche se seduti dietro devono indossare la cintura, i bambini devono sempre essere su un seggiolino, etc etc. Se questi criteri non sono soddisfatti, lo spot non viene trasmesso. E in Fiat, c'è un secondo aspetto che fanno notare. In questi giorni stanno girando uno spot della nuova Panda, che può andare a meta ed è ecologica, e con gli incentivi governativi costerà come una Panda normale. Il messaggio del futuro è ecologia, consumi contenuti, e non più potenza, anche se la potenza è sempre camuffata dalla sicurezza. La comunicazione dell'auto come risposta a un mondo che deve essere sempre meno inquinato. Se è questo il futuro della comunicazione delle auto, la strada non è sbagliata. Ma certo è un futuro molto lontano per ora. In pochi si concentrano sul confort dell'auto per ven-

dere di più, in pochi, mettono l'accento sulla tecnologia sofisticata, sugli accessori di serie, sull'abitabilità vera e propria dell'auto. Forse l'ecologia sarà il futuro della comunicazione dell'auto. Ma in Fiat suggeriscono un aspetto in più: dicono di avere la coscienza a posto, sulla comunicazione della velocità e della potenza, e di non essere mai stati ambigui. Dicono anche, che se ambiguità ci può essere stata nel passato, era più che altro su una non grande trasparenza nel comunicare prezzi e vantaggi nei finanziamenti (e questa è una bella ammissione), ma suggeriscono per capire cosa succede con la velocità, di andarsi a cercare in edicola le riviste specializzate del settore. Riviste, ne esistono cinque o sei, che leggono i più giovani, e che parlano di come elaborare, potenziare, i modelli automobilistici più comuni per andare ancora più veloci. Li starebbe il punto. Lì, tra quelle pagine di rivista, scorre il libro dei desideri di quelli che amano la velocità, sognano una Ferrari, e vanno su una macchina piccola come se guidassero una Lamborghini. E intanto i ragazzi continuano a schiantarsi in macchi-

Fiat sta lanciando la nuova «Panda» puntando su bassi consumi e rispetto dell'ambiente: pagherà?

# «L'auto? È un proiettile»

## Identikit della strage infinita

PAVIA E NUORO

### Un altro sabato sera: due scontri frontali muoiono 5 ragazzi

**ANCORA VITE SPEZZATE** per il sabato sera. Due giovani sono morti e tre persone sono rimaste ferite in un incidente avvenuto sulla provinciale 389, nel nuorese. A perdere la vita due ragazzi di 21 anni di Onani (Nuoro), la cui auto è finita contro una vettura che proveniva nel senso contrario mentre percorreva un tratto particolarmente pericoloso della strada tra Bitti e Solco. Drammatico anche il bilancio di uno schianto frontale nel pavese. Tre giovani amiche, una di 18 anni e le altre due di 17 anni, ed un uomo di 35 anni, tutti abitanti nell'Oltrepò Pavese, sono morti all'alba di ieri mattina. Le due automobili si sarebbero scontrate frontalmente sul cavalcavia della tangenziale di Casteggio, all'altezza del Comune di Casatisma. Sulla Fiat 600 viaggiavano le tre amiche. In senso opposto procedeva una Peugeot. Tutti facevano ritorno da una serata passata in discoteca.

#### MUNICIPIO DI AGROPOLI PROVINCIA DI SALERNO IL SEGRETARIO GENERALE

##### RENDE NOTO

CHE CON DELIBERAZIONE CONSILIARE N° 87 DEL 18 OTTOBRE 2006, ESECUTIVA, È STATO RIADOTTATO IL PIANO REGOLATORE GENERALE, IL QUALE È DEPOSITATO A PARTIRE DA OGGI, PER TRENTA GIORNI CONSECUTIVI, PRESSO LA SEGRETARIA COMUNALE IN LIBERA VISIONE. GLI INTERESSATI POTRANNO PRESENTARE OSSERVAZIONI FINO A TRENTA GIORNI DOPO LA SCADENZA DEL PERIODO DI DEPOSITO.

IL SEGRETARIO GENERALE  
DOTT. SSA ANGELA DEL BAGLIO