

Senza freni / Nessuno rientra dopo un sorpasso

Torniamo a frequentare la corsia del disonore

LORENZETTO



■ **Stefano Lorenzetto**
Giornalista
e scrittore,
graffiante
osservatore
di costumi
(e malcostumi)
nazionali.

MA LE MULTE SONO POCHE

In una situazione come questa si rischiano 4 punti patente. Rarissimamente, però, le Forze dell'ordine intervengono per punire un comportamento che, in fondo, tiene a freno chi ha il piede pesante...

Ache servono le terze e le quarte corsie che la società Autostrade per l'Italia sta costruendo un po' dovunque? Agli automobilisti del Belpaese ne basta una sola: quella di sorpasso. Perché soltanto su quella marciano. Ostinatamente. In fila indiana. Il fenomeno è sotto gli occhi di tutti. Tu cerchi di superare una vettura che occupa la corsia centrale, ma il serpentone che striscia lento sulla sinistra t'impedisce di farlo. Chi ci sarà là davanti, in testa alla carovana? Di solito il padroncino del Mercedes «Vito» impegnato nelle consegne. O il lumacone di turno. O forse soltanto una persona rispettosa del Codice della strada, che non intende oltrepassare i 136 chilometri orari di velocità (limite comprensivo del 5% di tolleranza previsto dagli autovelox). Inutile sfanalare (chiedo venia per il neologismo, ma lampeggiare mi sembra ancora più ridicolo): il Codice è dalla sua parte. Dunque sta solo impendendosi di violare la legge. Insomma, un benemerito. Tocca mettersi in coda e aspettare il proprio turno, se mai verrà. Consoliamoci: non capita solo a noi. Un dirigente della Polstrada ha riferito al direttore di «Quattroruote» dell'esistenza di foto aeree che documentano come lo scorrimento del traffico sulle autostrade italiane e inglesi sia pressoché identico, ovviamente a parti

Articolo 143

Che cosa dice il Codice

■ C.d.S. articolo 143 - Posizione dei veicoli sulla carreggiata, comma 5: salvo diversa segnalazione, quando una carreggiata è a due o più corsie per senso di marcia si deve percorrere la corsia più libera a destra; la corsia o le corsie di sinistra sono riservate al sorpasso. La sanzione va da 36 a 148 euro; i punti patenti detratti sono 4.

invertite, visto che Oltremarica la guida è a sinistra. A favore del deprecabile fenomeno giocherebbero motivi d'ordine psicologico (il machismo che fa considerare quella di destra la «corsia del disonore», riservata a donnette e insicuri) e giustificazioni d'ordine pratico (la paura di finire stritolati dai Tir che intasano la corsia più a destra). Tanto sciocchi i primi, quanto fragili le seconde: basta farsi un giro su un cavalcavia autostradale nei giorni festivi o nei week-end ferragostani in cui vige il divieto di circolazione per i mezzi pesanti e si vedrà che nella sottostante carreggiata la «corsia della vergogna» resta comunque desolantemente vuota. Senza salire sui viadotti, mi capita di fare la medesima constatazione ogni qualvolta percorro il Grande raccordo anulare di Roma: nei tratti a tre corsie noto che la fila a passo d'uomo si forma soltanto sulla sinistra. Inspiegabile, visto che i rallentamenti sono provocati dalla confluenza delle strade consolari sulla destra. Il malcostume è figlio di inveterate abitudini ma anche di pasticci legislativi. Secondo me, il 99,9% degli automobilisti è ancora convinto che la corsia più a destra sia riservata ai soli veicoli lenti, come in effetti prescriveva l'articolo 143 del Codice della strada. Senonché il 30 giugno 2003

quella norma fu abrogata. Da allora, tutti i veicoli sono tenuti a percorrere la corsia più libera a destra, **secondo il dettato del comma 5 del medesimo articolo 143. Quanti sapranno che la marcia normale sulla corsia di sorpasso comporta la decurtazione di 4 punti in patente?**

L'evoluzione tecnica ha fatto il resto. La «Topolino» del 1936 toccava la velocità massima di 88 chilometri orari. Una ventina d'anni più tardi, la Fiat «600» e la Fiat «500» si discostavano di poco: 95. La «127» e la «Uno», che fra gli anni '70 e '80 hanno rappresentato larga parte del parco auto circolante in Italia, arrivavano - tirandogli il collo - ai 140, guardacaso la velocità massima consentita a quell'epoca sulle autostrade. Ne consegue che tenere correttamente la destra era, per la stragrande maggioranza dei guidatori, una costrizione imposta dalle motorizzazioni più che una virtù. Prima d'impegnare la corsia di sorpasso, ci si pensava due volte, si eseguivano angosciosi calcoli ottico-strumentari, alla fine ci si faceva il segno della croce e via, si azzardava l'affondo. Ma oggi? Oggi la «500 1.2 Pop», il modello più spartano della Casa torinese, raggiunge i 160 chilometri orari. E chi riesce più a imbrigliarli tutti quei cavallini scalpitanti sotto il cofano? Così eccoci tutti qui incolonnati, grandi e piccoli, ricchi e poveri, scriteriati e prudenti, sulla corsia di sorpasso. Compreso il conducente del «Vito», che vedrete a destra solo in occasioni straordinarie, tipo telefonare senza vivavoce, spedire Sms o sbirciare i titoli della «Gazzetta dello Sport».

Come rimediare? Vedo solo due soluzioni, una più surreale dell'altra. Prima soluzione: megacampagna pubblicitaria per informare gli italiani che la «corsia del disonore» non è



riservata ai camion e che ostruire la corsia di sinistra quando quella più destra è libera non denota solo maleducazione: costituisce un'infrazione severamente punita. Seconda soluzione: consentire anche il sorpasso a destra; in fin dei conti tutti i veicoli oggi dispongono di retrovisori interni e laterali ampi quanto gli specchi ustionanti di Archimede e tenerli d'occhio costantemente è preciso dovere di ogni automobilista. Se vi viene in mente una terza, una quarta, una quinta, soluzione, sono tutt'orecchi. ●●●●

INUTILE LA QUARTA?

La cattiva e diffusa abitudine di marciare stabilmente nella corsia centrale sta vanificando persino i vantaggi che molti utenti si aspettavano dopo l'apertura della quarta corsia sulle autostrade più trafficate. Da queste, comunque, una buona notizia arriva: gli incidenti sono ulteriormente in calo.

Su «Ruoteclassiche» di marzo

ALFASUD, STORIA DI UNA RIVOLUZIONE

■ Il successo arrivò solo con la terza serie, dopo una prima così così e una seconda in recupero. Dell'«Alfasud», protagonista su «Ruoteclassiche» di marzo di un dossier di 26 pagine, si cominciò a parlare esattamente quarant'anni fa. Il suo progetto era una sorta di sfida cui l'Alfa Romeo decise di partecipare fuori dai canoni tecnici del marchio, da sempre legato al suo motore quattro cilindri in linea bialbero con trazione posteriore. Per questa utilitaria di categoria superiore (l'attuale segmento C) era pronta la trazione anteriore, con un motore boxer tra i 1200 e 1500 cm³ di cilindrata. Anche ai tempi, attorno ai 1000 cm³ si giocava una grossa fetta

del mercato; l'Alfa Romeo voleva aggredirlo con un prodotto innovativo, dalla linea sportiveggiante, e ci credette al punto da aprire uno stabilimento apposta a Pomigliano d'Arco (NA). Ma gli inizi furono stentati: la qualità non era all'altezza e persino il nome la penalizzava un po'. Con il tempo e con le numerose migliorie apportate, nelle serie successive il modello guadagnò consensi, fino a presentarsi all'inizio degli anni Ottanta come un'auto di sostanza, performante e ben rifinita. Nel dossier sono presentate in chiave storica e tecnica tutte le serie prodotte; in più, abbiamo sottoposto a una mini-prova una «Super 1200» del 1979.

