



Foto di Chiara Arnone

A Roma ne circolano 8 mila: tanti vantaggi, ma la sicurezza?

INCHIESTA DELLA PROCURA: SONO PERICOLOSE, OCCORRE INTERVENIRE PER LEGGE

Si chiamano «quadricicli a motore», in Italia ne circolano 80 mila, ma solo a Roma ce ne sono 8 mila. Sono le minicar, quelle vetturine che si guidano senza bisogno di patente (basta il patentino, per il quale è richiesto solo un esame di teoria), circolano con il targhino e hanno un motore al di sotto dei 500cc di cilindrata.

A Milano si meravigliano di questo boom che procede al ritmo di mille nuove immatricolazioni l'anno, quasi invidiosi di una specie di ciclomotore che ripara dal maltempo e che, quindi, dovrebbe essere più diffuso nel capoluogo lombardo. In realtà l'appeal delle minicar nella Capitale prescinde dal clima, ma si radica in altri due fattori: il traffico e l'economicità, spesso accoppiati.

Gratis ZTL e strisce blu

Piccole come sono possono essere parcheggiate anche in spazi angusti, il che nel traffico di Roma è un vantaggio non da poco. Ma gli incentivi maggiori all'acquisto sono la possibilità di entrare nella Zona a traffico limitato senza incorrere in sanzioni e di poter parcheggiare sulle strisce blu senza pagare la sosta.

Anche se il prezzo è pari a quello di un'utilitaria, il vantaggio economico è evidente, tanto più che paga poco di assicurazione per la responsabilità civile auto, ma a condizione che non sia di proprietà di un automobilista troppo giovane.

Una norma che però ha avuto due conseguenze: che la minicar viene intestata ad un genitore, che si fa rilasciare una deroga per la guida saltuaria di altri e che questo tipo di veicolo diventa ancor più appetibile per quegli automobilisti adulti (o anziani) a cui è stata ritirata la patente B.

I motori truccati

Ma c'è un punto debole: la sicurezza. Soprattutto quelle di produzione più vecchia sono delle scatole di latta che finiscono per avere la peggio in un impatto con un veicolo strutturalmente più robusto, anche perché spesso mancano le più normali dotazioni: *airbag* e cinture. Le avranno, invece, i modelli più recenti che dovrebbero montare anche telai monoblocco e freni più efficienti.

Perché il problema principale è nel motore: deve essere al di sotto dei 50cc e non consentire velocità superiori ai 45 kmh, ma è più che frequente il caso di propulsori truccati illegalmente che raggiungono anche i 100 kmh, rendendo inadeguati freni e telaio.

Norme europee troppo blande

Ma anche se il motore non è truccato le vetturine sono insicure. È quello che emerge dall'inchiesta aperta dalla Procura di Roma, dopo gli ultimi due incidenti mortali avvenuti nell'aprile dello scorso anno. Secondo i magistrati occorrono leggi che impongano *airbag* e cinture, ma anche una modifica della normativa europea, giudicata «troppo blanda»: per avere la qualifica di «quadriciclo a motore», questi veicoli non possono pesare più di 350 kg e per restare entro questi limiti i costruttori devono utilizzare materiali «leggeri» e quindi meno sicuri.

Ma c'è un paradosso: se si introducono per questi ciclomotori a quattro ruote le stesse regole che valgono per le auto normali rischiano di venir meno i presupposti che giustificano l'esistenza stessa delle minicar: sarebbero delle automobili vere e proprie. E addio ZTL e strisce blu gratis. ●

“ Un giornale dovrebbe contenere il massimo d'informazione e il minimo possibile di commenti.
Richard Cobden

INCIDENTI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO

	2005	2006	2007	2008	2009
Auto	33.306	30.804	30.063	27.496	28.424
Camion	2.320	2.506	2.382	2.392	2.171
Motocicli	8.761	9.993	10.567	9.568	9.722
Ciclomotori	4.950	2.556	2.867	2.104	2.077
Biciclette	295	294	285	305	509
Autobus	664	1.225	535	498	483
Quadricicli	40	127	105	133	164

In apertura
Una minicar percorre una strada alla periferia di Roma

Qui sotto
Due vetturine parcheggiate in mezzo a ciclomotori e scooter



Qui sopra
Marcello Aranci, presidente della Consulta per la Sicurezza Stradale della provincia di Roma



Statistiche. Incidenti quadruplicati in 5 anni

SI È PASSATI DAI 40 DEL 2005 AL RECORD DI 164 SINISTRI NEL 2009

Più minicar circolano, più - è ovvio - ci sono incidenti, ma quelli dei «quadricicli a motore» (o, se preferite, dei «ciclomotori a quattro ruote») aumentano a ritmo vertiginoso: in cinque anni sono quadruplicati, mentre tutte le altre tipologie di veicoli sono in diminuzione, fatta eccezione per le biciclette (un'utenza debole sempre più a rischio), che però si «limitano» ad aumentare del 40%, e per le motociclette (ma non per i ciclomotori, anche perché il mercato è ormai quasi totalmente assorbito dagli scooter) che crescono «soltanto» del 10%.

Vittime in aumento

Fortunatamente sono molto bassi i dati sulla mortalità negli incidenti con minicar: una vittima nel 2006 e una nel 2008. Ma nel 2010 (di cui ancora non ci sono le statistiche complete) ancora si ricordano i due ragazzi morti in tre giorni sulla tangenziale: nella notte tra il 9 e il 10 aprile aveva perso la vita il diciassettenne Jacopo Fanfani ribaltandosi e andandosi a schiantare sul *guard rail* la mattina del 12 era toccato alla quindicenne Federica Lupi, sbandata sull'asfalto bagnato e andata ad urtare frontalmente uno scuolabus. Due eventi concomitanti che un anno fa suscitano una grande emozione in città.

La rilevanza statistica

Anche se i dati sulle vittime degli incidenti in minicar subiranno evidentemente un netto incremento nel 2010, tuttavia, gli esperti di statistica osserverebbero, in casi come questi, che il numero ha una rilevanza statistica troppo bassa per poterne ricavare un'analisi attendibile.

Così come non compare nelle statistiche percentuali il dato degli incidenti su minicar raffrontato a quello delle altre tipologie di veicolo. Le vetturine, infatti, risultano coinvolte in incidenti per una percentuale pari allo 0,35%.

Feriti non trascurabili

Più consistente e quindi abbastanza significativo ai fini statistici è invece il numero di infortunati che pur essendo in crescita negli ultimi cinque anni, lo è proporzionale all'aumento degli incidenti, dal momento che oscilla tra lo 0,7 e lo 0,8 per sinistro.

Il dato relativo al numero di feriti per veicolo, peraltro, si attesta su valori niente affatto trascurabili (dai 32 del 2005 ai 118 del 2009) e rimane pressoché costante negli anni considerati, posizionando le minicar praticamente a metà strada fra i ciclomotori (che restano i più pericolosi) e le autovetture che sono le più sicure). ●

INTERVISTA

Marcello Aranci: potrebbero essere il futuro

Marcello Aranci, presidente della Consulta per la Sicurezza Stradale della provincia di Roma, ipotizza uno scenario futuro: «Da sempre sappiamo che Roma è un laboratorio in fermento per quel che riguarda il tema della mobilità privata. Lo abbiamo visto negli anni Ottanta con i ciclomotori, alla fine degli anni Novanta con gli scooter e oggi dobbiamo intuire che le minicar passeranno da fenomeno di costume, come accadde con le Smart, a fenomeno sociale».

Su quali argomenti basa questa sua analisi?

Sul fatto che sono vetture che occupano poco spazio, saranno in un futuro sempre più prossimo meno inquinanti, rispondendo così ai due nodi principali per la mobilità nelle aree metropolitane: congestione e inquinamento. **E la sicurezza?**

È un problema di norme, che tra l'altro prescindono dall'Italia. La normativa 2002/24/CE, impone un limite massimo di peso per l'omologazione di 350 kg. Bisognerebbe ipotizzare un sistema premiante che parta dai 350 kg ma che preveda che possono essere messe in aggiunta tutte le dotazioni di sicurezza.

Cosa cambierebbe?

Probabilmente sarebbe una rivoluzione nella mobilità urbana. Anziché SUV e fuoristrada le nostre città troverebbero un fiorire di macchine piccole, con un conseguente aumento delle aree di parcheggio. Macchine che saranno sempre più ecologiche, magari elettriche e, soprattutto, finalmente sicure al pari delle normali autovetture.

“Là dove l'uomo scopre un minimo di ordine, immediatamente ne suppone troppo.”
Francesco Bacone

IMMATRICOLAZIONI DI MINICAR A ROMA

	Quadricicli persona leggeri	Quadricicli totale
2008	1.177	1.405
2009	1.140	1.363
2010	903	1.082

Fonte: Ancma

IMMATRICOLAZIONI DI MINICAR IN ITALIA

	Quadricicli persona leggeri	Quadricicli totale
2008	6.201	8.776
2009	6.499	8.024
2010	5.291	6.952

Fonte: Ancma

A sinistra
Una minicar
parcheggiata
nell'area riservata
alle due ruote

Sotto
Quadricicli a
motore in sosta
sulle strisce blu



Qui sopra
Due minicar

A sinistra
Una vetturina
parcheggiata
nell'area di sosta
riservata a biciclette
e ciclomotori

Più oltre
Una minicar
«infilata» in uno
spazio angusto in
un vicolo del centro
storico

IN EUROPA
HANNO 50 ANNI

Il loro boom è degli ultimi anni, ma già 60 anni fa, a metà del XX secolo, l'industria automobilistica di tutta Europa aveva cominciato a mettere in produzione vari modelli di vetturine a motore. Una delle prime è stata la britannica Peel P50 (con 50cc di cilindrata), considerata la macchina più piccola del mondo.

Si trattava di un'autovettura a tre ruote regolarmente omologata, prodotta dalla casa automobilistica dell'Isola di Man Peel Engineering Company. Era lunga 1,34 metri, larga 99 centimetri, alta 1,20 metri, per un peso di soli 59 chilogrammi. Fu prodotta dal 1963 al 1964 in 47 esemplari di cui oggi ne rimangono solo 20.

Il mercato. A Roma ne arrivano 1.000 l'anno
IN ITALIA 5 MILA PEZZI L'ANNO, MA LA CRISI FA RALLENTARE

Certo, la crisi c'è. E nel 2010 ha colpito pesantemente tutto il settore auto, minicar comprese, anzi, minicar un po' di più, dal momento che il settore auto ha registrato un calo del 9%, mentre i «quadricicli a motore» sono scesi del 13,4%. E quando si dice «quadricicli a motore» si dice minicar. Perché è vero che nelle distinzioni statistiche ci sono quelli «pesanti persone», quelli «leggeri» e «pesanti merci» e quelli «elettrici» ma registrano cifre infinitesimali. Mentre i «leggeri persone», cioè le vere e proprie minicar, sono i tre quarti dell'immatricolato, con cifre nell'ordine dei 5 mila pezzi l'anno: 6.201 nel 2009 e 5.291 nel 2010. Con un 2011 nato sotto i peggiori auspici, con un calo del 19,11% rispetto all'anno precedente.

Capitale delle minicar

A Roma, dove di minicar già ne circolano 8 mila, si va avanti al ritmo di circa mille pezzi l'anno: nel 2007 ne erano stati immatricolati 969, già nel 2008 erano diventati 1.177, stabile il 2009 con 1.140 pezzi, una contrazione nel 2010: solo 903 pezzi, con un calo del 20% in meno rispetto all'anno precedente e al di sotto dei livelli del 2007. Eppure il 2010 era cominciato con una specie di boom: 317 immatricolazioni tra gennaio e marzo: il 27% in più dello stesso periodo del 2009.

Ciononostante Roma resta la capitale delle minicar con un dato che ormai pesa tra il 17 e il 20% del mercato nazionale e addirittura l'85% di quello regionale, dove le cifre sono davvero marginali: 22 a Latina, 16 a Frosinone, 14 a Viterbo e 4 a Rieti. Anche il confronto con le altre città d'Italia conferma il primato della Capitale: nel 2010, contro il 17% di Roma, Catania ne ha immatricolate 227 (pari al 4,2% del mercato nazionale), Milano 198 (3,7%), Palermo 151 (2,8%).

Sicurezza e mercato

All'ANCMA, l'associazione dei costruttori di motocicli, tuttavia, la diminuzione di immatricolazioni registrata nel 2010 ha fatto suonare un campanello d'allarme e non tutti sono così convinti che la colpa sia della crisi, ma che c'entri anche la sicurezza. Non è un caso che il rallentamento sia iniziato, dopo il primo trimestre di fuoco, in coincidenza con i due incidenti mortali avvenuti sulla tangenziale ad aprile, dove hanno perso la vita un diciassettenne e una quindicenne. Per questo i concessionari romani, insieme ad ANCMA, stanno monitorando i siti Internet che insegnano ad effettuare modifiche «fai da te» e organizzando corsi di guida sicura per i loro clienti più giovani. ●

Gli utenti. Giovani in città, anziani in provincia
LE FAMIGLIE PIÙ ABBIENTI LA PREFERISCONO AL CICLOMOTORE

Indubbiamente sono soprattutto giovani, per lo più minorenni. Almeno i tre quarti degli utenti delle minicar rispondono a questa caratteristica. Basta una semplice verifica visiva, svolta ad orari determinati, in condizioni di tempo sereno, in tre punti chiave della città (Villa Sciarra, Ponte Milvio, via Arenula) per verificarlo e per avere conferma (dalla prima e dalla terza località controllata) che i ragazzi (al di sotto dei 20 anni) la usano la mattina per andare a scuola e la sera per raggiungere i luoghi di svago. Via Arenula, invece, vede passare sulle minicar il 52% di adulti (con più di 20 anni). E anche questa è una conferma: il «quadriciclo» serve agli adulti per entrare nella ZTL.

Gli anziani in provincia

Curioso, ma fino ad un certo punto, come un'analoga osservazione in provincia di Roma (Frascati, Guidonia e Fiumicino municipio), divide quasi equamente i passaggi in minicar tra ragazzi, adulti e persone mature (al di sopra dei 50 anni), che anzi sono il 37% contro il 31% delle altre due fasce d'età.

Le cifre, tuttavia, sono basse: solo 45 i veicoli verificati, contro i 154 dell'esame svolto in città. È difficile pertanto dire se si tratti di una vera e propria tendenza e, in particolare, quanti di quegli ul-

tracinquantenni siano anziani a cui è stata ritirata la patente B per ridotte capacità fisiche o visive. Certo è che l'assenza di ZTL e la concentrazione degli edifici scolastici, più facilmente raggiungibili, riduce l'appeal per giovani e adulti. Evidentemente là dove non ci sono questi fattori prevale il dato nazionale: che per i pensionati è appunto del 37%.

Da 10 mila euro in su

Non ci sono invece dati sul reddito dei proprietari di minicar, anche se il prezzo a partire dai 10 mila euro non sembra avvicinare da parte delle fasce meno abbienti. Sono i genitori delle famiglie più agiate, dunque, a preferire che i figli circolino su una minicar piuttosto che su un ciclomotore e a fornire il serbatoio a cui attinge questo tipo di mercato.

Una tragica conferma è proprio nelle ultime due vittime: una viveva con la sua famiglia in una villa dell'Olgiate, l'altro era il nipote di Amintore Fanfani, che hanno ricevuto subito la solidarietà del sindaco, Gianni Alemanno, padre di un quindicenne con minicar. Perché sono tutti convinti che la macchinetta, per quanto sia certamente pericolosa, è più sicura del motorino. Per chi se la può permettere. ●

IN ARRIVO
IL FOGLIO ROSA

L'obbligatorietà del foglio rosa per i motorini e le minicar, che potrà essere utilizzato nel periodo che va dalla prova teorica a quella pratica, è previsto dal decreto cosiddetto «milleproroghe» in discussione in Parlamento (che probabilmente sarà approvato mentre questa rivista è in stampa). La proposta, a firma del relatore Lucio Malan, dispone l'introduzione di un'autorizzazione per guidare i ciclomotori nel periodo transitorio tra i due esami.

Il decreto prevedeva già lo slittamento dell'entrata in vigore della norma, rispetto al termine del 19 gennaio al 31 marzo 2011, ma potrebbe subire un ulteriore slittamento al 31 dicembre.