



Il Campidoglio
ha siglato un'intesa
con i costruttori
e i riparatori
di quadricicli

Roma, il piano delle certezze



di GIAMPIERO BOTTINO

Roma, indiscussa capitale delle minicar, vuole essere leader anche in sicurezza. Certamente se ne è tanto parlato, sull'onda emotiva provocata dagli incidenti verificatisi proprio nella Città Eterna dove le vetturine sono ormai parte integrante del panorama urbano. Un panorama in verità a volte mortificato, sotto l'aspetto dell'inquinamento acustico ma soprattutto della sicurezza, dal disinvolto ricorso a pratiche illecite nonostante il Codice della strada, con le novità introdotte l'estate scorsa, abbia stabilito severe sanzioni per chi potenzia le microcar. La minaccia di multe pesanti - da 779 a 3.119 per le officine, la metà per i proprietari dei veicoli truccati - non sembra sufficiente a scoraggiare una pratica assurda e autolezionistica, ma evidentemente abbastanza lucrosa da giustificare il rischio.

Nella convinzione che più della repressione sia utile la partecipazione condivisa, Roma Capitale ha siglato un protocollo d'intesa finalizzato a favorire una più diffusa cultura della sicurezza che è stato sottoscritto dai costruttori di quadricicli aderenti a Confindustria Ancma e da Confartigianato Imprese Roma. L'iniziativa vuole sensibilizzare i conducenti da una parte e i

riparatori dall'altra. Tra le intenzioni del protocollo c'è il varo di un codice di condotta che coinvolga le imprese di riparazione, impegnandole a giocare secondo le regole e a rispettare le normative vigenti. Una strategia che prevede il riconoscimento, tramite apposite vetrofanie, delle officine aderenti. È un modo per consentire ai genitori consapevoli (i minorenni rappresentano la fetta più consistente degli utilizzatori romani di minicar) di

scegliere a colpo sicuro. Perché è inutile nascondersi dietro un dito: alla fine, sono le famiglie ad avere l'ultima parola, e con essa la responsabilità maggiore nel garantire la sicurezza dei propri figli.

Non a caso nel corso della presentazione del protocollo il sindaco Gianni Alemanno ha confessato di avere nella vicenda una sorta d'interesse privato in atto d'ufficio, nella sua veste di padre di un utilizzatore di minicar per destreggiarsi nel traffico capitolino.

Si tratta, oltretutto, di un accordo coerente con il Piano nazionale della Sicurezza stradale, favorevole alla più ampia



Codice di condotta contro le modifiche illegali. Più tranquillità per le famiglie

cooperazione tra i diversi settori e livelli della pubblica amministrazione competenti in materia, nonché il ricorso a partnership tra pubblico e privato

per contrastare con maggiore efficacia le possibili cause della incidentalità.

Da parte sua il presidente del Gruppo quadricicli del-

l'Ancma, Stefano Casalini, si è augurato che questa firma possa contribuire a mettere fine alle polemiche che negli ultimi mesi hanno gettato delle om-

bre sulla serietà dei costruttori. Perché quello della sicurezza, inutile negarlo, è un nervo scoperto per il comparto che pure ha in Italia una forte e qualificata presenza produttiva. Anche le statistiche - come spesso accade quando si parla di numeri - si prestano a interpretazioni differenti. C'è chi mette sotto accusa le minicar, giudicandole delle auto a metà anche dal punto di vista della protezione degli occupanti, e si affida ai dati Aci-Istat del 2008 per sottolineare come il tasso di mortalità (18 vittime su 682 incidenti) sia in assoluto il più elevato: 2,64 contro 1,96 dei motocicli, 1,84 delle biciclette, 1,03 dei ciclomotori

e 0,77 delle auto. L'Ancma risponde appellandosi alle rilevazioni Istat 2009: 709 incidenti nei quali i quadricicli hanno provocato 10 vittime. Più incidenti (+7,9%) ma meno morti (-44%, il trend più virtuoso tra tutte le categorie motoristiche) rispetto all'anno precedente, e evidenziare un tasso di mortalità dell'1,1% che si colloca esattamente a metà tra l'1,9% dei motocicli e lo 0,8 delle autovetture.

© RIPRODUZIONE RISERVATA