



Roma, 2 marzo 2011

AUDIZIONE DELLA COMMISSIONE TRASPORTI DELLA NELL'AMBITO DELL'ESAME DELLA PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO ALL'OMOLOGAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE A DUE O TRE RUOTE E DEI QUADRICICLI E ALLA VIGILANZA DEL MERCATO

- IL CONTRIBUTO DI CONFINDUSTRIA ANCMA -

1. IL QUADRICICLO

La Direttiva quadro 2002/24/CE definisce i quadricicli come segue :

- **Quadricicli cosiddetti "leggeri"**

« Veicoli la cui massa (a vuoto) é inferiore o uguale a **350 kg**, la cui velocità massima per costruzione é inferiore o pari a **45 km/h**, e la cui cilindrata é inferiore o pari a 50 cc per i motori ad accensione comandata (o la cui potenza massima netta é inferiore o uguale a **4 kW** per gli altri tipi di motore.) ».

- **Quadricicli cosiddetti "pesanti"**

« veicoli con massa a vuoto inferiore o uguale a **400 kg** (550 kg per i veicoli destinati al trasporto di merci) esclusa la massa delle batterie per veicoli elettrici e potenza massima netta inferiore a **15 kW**.

Nel 1992 la Comunità europea definisce il quadro giuridico che regola le norme di costruzione dei quadricicli: la Direttiva 92/61/CE e la successiva Direttiva 2002/24/CE disciplinano la fabbricazione e l'omologazione dei quadricicli a livello europeo. In particolare, i quadricicli leggeri sono conformi alle prescrizioni tecniche applicabili ai ciclomotori a tre ruote, i quadricicli "pesanti" sono conformi alle prescrizioni tecniche applicabili ai tricicli.

2. I REQUISITI DI GUIDA

In Italia, per condurre un quadriciclo leggero occorre avere compiuto **14 anni** ed avere conseguito il **certificato di idoneità alla guida**, il cosiddetto "patentino", rilasciato dagli uffici provinciali del Dipartimento dei Trasporti Terrestri, dopo la frequenza di un corso di formazione della durata di 12 ore e il superamento di un esame finale.

Il candidato al conseguimento del patentino deve altresì esibire, diversamente da quanto accade in altri paesi europei, una **certificazione medica** che attesti il possesso dei requisiti fisici e psichici.

La Direttiva europea 2006/126/CE concernente le patenti di guida, le cui disposizioni si applicano a decorrere da gennaio 2013, introduce la nuova patente di categoria AM per la conduzione di ciclomotori e quadricicli leggeri. La stessa Direttiva prevede una patente di categoria B1 che autorizza alla guida dei quadricicli pesanti a partire dai 16 anni d'età.

La Legge 29 luglio 2010, n. 120, recante disposizioni in materia di sicurezza stradale, ha inoltre introdotto l'obbligo di sostenere una **prova pratica per la conduzione di quadricicli leggeri** e ciclomotori: l'entrata in vigore della disposizione, inizialmente prevista per il 19 gennaio 2011, è stata posticipata dal Decreto Milleproroghe al 31 marzo 2011.





3. LE NORME DI OMOLOGAZIONE

I quadricicli leggeri e pesanti sono veicoli omologati secondo la normativa comunitaria.

In particolare la direttiva 2002/24/CE è la direttiva quadro che definisce le procedure amministrative di omologazione dei veicoli a motore a due e tre ruote e dei quadricicli.

La direttiva 97/24/CE del 17 giugno 1997, invece, definisce le procedure tecniche di omologazione dei quadricicli relativamente a: pneumatici; dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa; sporgenze esterne; retrovisori; misure contro l'inquinamento atmosferico; serbatoio di carburante; compatibilità elettromagnetica ed entità tecniche elettriche o elettroniche; livello sonoro ammissibile e dispositivo di scarico; dispositivi di attacco dei rimorchi; cinture di sicurezza e loro ancoraggio; vetri, tergicristalli e lavacristalli nonché dispositivi di sbrinamento e di disappannamento.

Le altre direttive che riguardano l'omologazione dei quadricicli sono: 93/14/CE (frenatura); 93/29/CE (spie); 93/30/CE (clacson); 93/33/CE (antifurto); iscrizioni regolamentari (93/34/CE); illuminazione (93/92/CE); 93/93/CE (masse e dimensioni); 93/94/CE (targa); 95/1/CE (velocità, coppia e potenza massima); 2000/7/CE (tachimetro).

3.1 I "MOFA"

La menzionata Direttiva 2002/24/CE disciplina anche i ciclomotori a prestazioni ridotte, cioè i ciclomotori muniti di pedali, di un motore ausiliario di potenza pari o inferiore a 1 kW e aventi velocità massima per costruzione inferiore o pari a 25 km/h, prevedendo l'emanazione di direttive particolari e norme specifiche.

Questa tipologia di veicoli, diffusa in paesi come la Germania, il Belgio, l'Olanda e la Svezia, attraverso un'opportuna semplificazione delle modalità di utilizzo (in alcuni paesi, ad esempio, non è richiesta la patente ma solo un certificato di guida, altrove ne è consentito l'utilizzo sulle piste ciclabili, ecc.) garantisce la mobilità alle cosiddette fasce deboli della popolazione, senza pregiudicare la sicurezza della circolazione anche in virtù di una velocità di circolazione (max. 25 km/h) paragonabile a quella di una tradizionale bicicletta.

4. IL PROFILO DEGLI UTENTI

Gli studi di mercato e le osservazioni sul campo (realizzate in particolare nell'ambito della rete europea dei distributori di quadricicli) consentono di identificare due gruppi principali di utilizzatori di quadriciclo:

- La **popolazione rurale anziana** che dispone di un reddito modesto, rappresenta la maggior parte degli utenti;
- La **popolazione giovane** che vive in città ed è benestante.

Nel caso in cui non siano titolari di una patente di guida, le persone anziane che vivono nelle zone rurali, dipendono dai trasporti pubblici. La tendenza oggi è quella di razionalizzare i trasporti regionali, per esempio attraverso la chiusura delle linee ferroviarie o la riduzione del trasporto pubblico locale, il tutto aggravato dalla desertificazione commerciale dei piccoli e medi centri abitati. I quadricicli leggeri rappresentano l'alternativa ideale ai mezzi pubblici scomparsi, soprattutto per quelle persone che non possono spostarsi in bicicletta o in motorino, in quanto alternative non praticabili a causa dell'età più avanzata. **L'accesso alla guida dei quadricicli soddisfa pertanto un interesse pubblico.**





L'Italia presenta una significativa peculiarità rispetto agli altri paesi europei: esiste infatti una palese dicotomia tra gli utenti del **mercato romano** e il resto del Paese. Mentre infatti nel resto d'Italia la maggiore percentuale di utilizzatori di quadricicli è rappresentata da un'utenza matura, nella Capitale il rapporto cambia: il profilo dell'acquirente tipo a Roma è quello del giovane, perlopiù minorenni, appartenente a famiglie con capacità di spesa medio alta.

Queste famiglie di norma preferiscono la minicar al ciclomotore, considerandola più sicura di un veicolo a due ruote, anche grazie alla presenza di un abitacolo protettivo: inoltre la particolare conformazione delle strade romane rende il quadriciclo, in virtù delle quattro ruote, un veicolo più stabile di scooter e ciclomotori.

L'anomalia del mercato romano di minicar è confermata dai risultati di un'**indagine DOXA** commissionata da Confindustria ANCMA sul profilo dell'utente di minicar in Italia:

- età media degli utilizzatori: 45 anni
- il 54% ha più di 45 anni
- circa un terzo (34%) ha più di 55 anni
- utilizzatori minorenni di minicar: 15% del totale

L'analisi occupazionale effettuata da DOXA rinforza l'immagine di un prodotto utilizzato in prevalenza da un'utenza matura o comunque appartenente a fasce sociali intermedie della popolazione. La figura più rappresentativa rimane quella del pensionato (24%), seguita dall'impiegato (21%); al terzo posto lo studente (19%). Significativa la presenza delle casalinghe, che guidano abitualmente un quadriciclo nel 10% dei casi.

Da notare, in particolare, la praticità di tale veicolo per le **persone disabili**, che sempre più spesso scelgono il quadri ciclo come mezzo di locomozione per la sua semplicità e sicurezza.

A questo proposito occorre rilevare che la vigente legislazione in materia tributaria esclude, senza ragione apparente, il quadriciclo dalle agevolazioni fiscali previste per gli acquirenti disabili di autovetture e motoveicoli. Nel recente passato sono state presentate interrogazioni parlamentari volte a chiedere ragione dell'evidente discriminazione (Cutrufo 2008; Finocchiaro, Barbolini 2010), ad oggi rimaste senza risposta.

Il quadriciclo presenta alcune caratteristiche che ne fanno un mezzo di trasporto a prevalente vocazione urbana per gli spostamenti a piccolo raggio:

- le dimensioni contenute facilitano gli spostamenti e le piccole consegne (mediamente un quadriciclo occupa circa il 60% dello spazio occupato da un'autovettura);
- il consumo limitato: 3 litri/100 km;
- bassi livello d'inquinamento (le emissioni di CO2 dei quadricicli leggeri non superano di norma i 100 g/km)
- la velocità adatta alla guida in città: 45 km/h (la circolazione dei quadricicli leggeri è interdetta nelle autostrade e tangenziali)



5. MERCATO E DIFFUSIONE

Il mercato dei quadricicli è un mercato prevalentemente europeo e localizzato soprattutto in Francia, Spagna e Italia.

Sono otto i principali costruttori di quadricicli. In Francia AIXAM, DRIVEPLANET (Microcar e Ligier), BELLIER, CHATENET, JDM-Simpa, in Italia CASALINI, GRECAV e PIAGGIO.

I quadricicli iniziano a diffondersi nel primo dopoguerra quando la scarsità di materie prime e l'alto costo dell'energia e del carburante favoriscono lo sviluppo di veicoli piccoli, leggeri e, pertanto, economici.

La popolarità di questi veicoli è destinata ad essere alimentata dalla crescente attenzione della comunità internazionale per le tematiche economiche ed ambientali legate ai cambiamenti climatici, all'aumento del prezzo del carburante, ecc.

Una parte non irrilevante di potenziali acquirenti di autovetture potrebbe in futuro essere attratta dai vantaggi economici e funzionali offerti dai quadricicli.

Un altro fattore di crescita di questa particolare categoria veicolare è rappresentato dalla crescente diffusione a livello europeo di politiche di tariffazione applicate alla circolazione dei veicoli nei centri

storici delle città (congestion charge, ZTL, ecc.). La maggior parte delle amministrazioni comunali consente infatti alle minicar, in quanto assimilate ai ciclomotori, di accedere liberamente alle aree interdette agli altri veicoli.

5.1 circolante e immatricolato

In Europa si stima che circolino circa 320.000 quadricicli

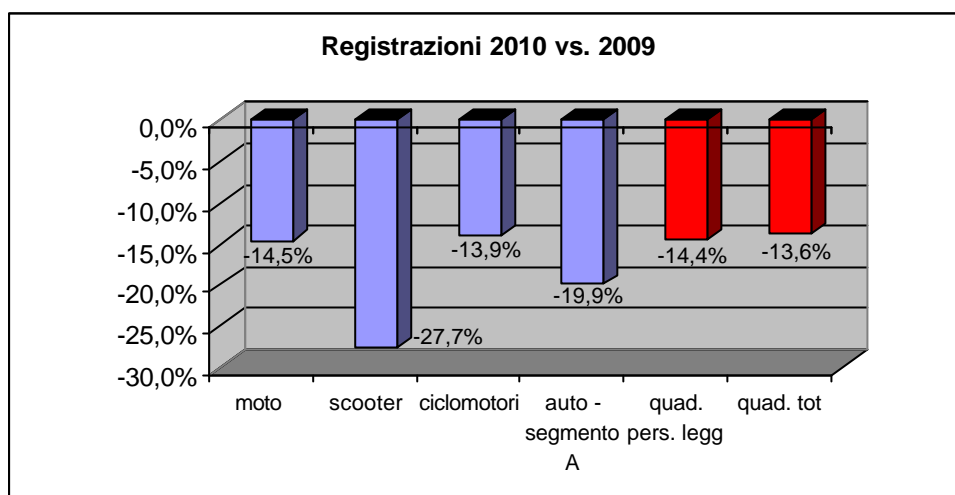
I veicoli immatricolati nel corso del 2009 sono stati 27.633. Di seguito il dettaglio geografico:

Francia:	13.780
Italia:	8.035
Spagna:	2.212
Paesi Bassi:	1.624
Austria:	1.006
Altri:	987

(Fonte: EQUAL – European QUAdricycles League)

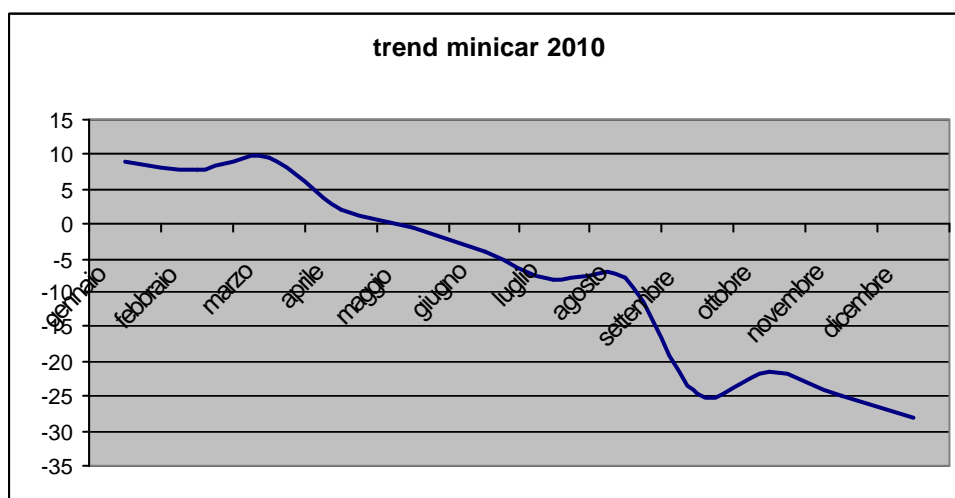
In Italia nel 2010 sono stati immatricolati 6.939 veicoli, con un calo del 13,6% rispetto al 2009. I quadricicli leggeri destinati al trasporto di persone (le c.d. "minicar") hanno fatto registrare 5.292 unità con un calo del 14,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Come si evince dal Grafico 1 la sofferenza del mercato dei quadricicli nel 2010 è in linea con le perdite fatte registrare da altri comparti industriali dell'automotive, in particolare ciclomotori e motocicli: più sensibile, invece, il calo di immatricolazioni delle autovetture del segmento A e, in modo più evidente, degli scooter.



(Grafico 1 – Fonte: Ministero dei Trasporti – Unrae)

Il grafico 2 evidenzia come le registrazioni dei quadricicli leggeri destinati al trasporto di persone, dopo un periodo di stabilità che coincide con i primi tre mesi del 2010, subiscono un brusco calo a partire dal mese di aprile. E' difficile non cogliere una concomitanza tra il calo delle vendite e le polemiche alimentate dalla stampa sulla presunta insicurezza dei veicoli, che proprio a partire dal mese di aprile infuriavano sugli organi di informazione.



(Grafico 2. – Fonte: Ministero dei Trasporti – Unrae)





6. LA SICUREZZA

6.1 il dato statistico

Qualunque riflessione sulla sicurezza dei quadricicli non può prescindere dall'analisi dei dati statistici sull'incidentalità.

La mancanza di dati ufficiali sul parco circolante dei quadricicli in Italia rende impossibile il confronto con altre categorie veicolari.

In questo senso può essere utile analizzare il dato francese: **la Francia** è, infatti, il più importante mercato europeo e il paese dove si registra il più elevato numero di quadricicli circolanti su strada. In questo paese la mortalità su ciclomotore è doppia rispetto a quella su quadriciclo, mentre i livelli di incidentalità di quest'ultimo sono più bassi rispetto a tutte le altre categorie veicolari:

FRANCIA (media calcolata sugli ultimi cinque anni)

veicolo	Parco circolante	Morti+feriti (%)
<i>quadricicli</i>	<i>140.000</i>	<i>0,24%</i>
<i>autovetture</i>	<i>25.000.000</i>	<i>0,42%</i>
<i>ciclomotori</i>	<i>1.500.000</i>	<i>1,4%</i>
<i>motocicli</i>	<i>1.000.000</i>	<i>1,83%</i>

Fonte: Sécurité routière (accidents), APSAD, FIQ, CCFA, INSEE

Passiamo ora all'analisi degli ultimi dati ISTAT disponibili sull'incidentalità dei quadricicli **in Italia**, relativi all'anno 2009.

Nel corso del 2009 si sono verificati 709 incidenti con il coinvolgimento di almeno un quadriciclo, che hanno provocato 667 feriti e 10 morti.

Se è vero che si assiste ad un leggero aumento del numero degli incidenti (+7,9%) e dei feriti (+9,3%), il dato più rilevante appare il sostanziale dimezzamento delle vittime (-44%), che passano

dalle 18 unità del 2008 alle 10 del 2009. Si tratta evidentemente del trend più virtuoso tra i veicoli circolanti su strada, soprattutto se confrontato all'andamento della mortalità generale, che nel 2009 ha fatto registrare un valore di -10,3% rispetto all'anno precedente.

Significativa anche la distribuzione delle vittime rispetto alle classi d'età.

CLASSI D'ETA'	CONDUCENTI	PASSEGGGERI	PEDONI
Fino a 17	0	1	0
18 - 29	0	0	0
30-44	1	0	0
45-59	2	0	0
60 e oltre	4	0	2

Dalla tabella sopra riportata si evidenzia che la mortalità tra i minorenni è marginale: una sola vittima trasportata.





L'indice di mortalità (morti/veicoli X 100) evidenzia che i quadricicli, con un valore di 1,1, si collocano a metà strada tra gli estremi, rappresentati dalla categoria dei motocicli (1,9) e quella delle autovetture (0,8)¹.

Infine, è opportuno osservare che il contributo dei quadricicli all'incidentalità nazionale è così marginale da apparire statisticamente irrilevante: le minicar, infatti, sono coinvolte nello **0,32% di tutti gli incidenti** che si sono verificati nel 2009 in Italia, raccogliendo lo 0,23% di tutte le vittime e lo 0,21% di tutti i feriti.

A titolo puramente esemplificativo osserviamo che, nello stesso periodo, sono morte 24 persone sui mezzi pubblici, più del doppio rispetto alle vittime riconducibili ai quadricicli.

Un'ultima considerazione riguarda un importante aspetto metodologico: l'ISTAT, infatti, raggruppa sotto la categoria dei quadricicli sia le cosiddette **minicar** sia i **quad**, cioè due tipologie veicolari che presentano caratteristiche costruttive e dinamiche completamente diverse tra loro. I quad, inoltre, sono privi di abitacolo e, quindi, in caso di incidente non offrono all'occupante lo stesso livello di protezione assicurato da una minicar: questo "apparentamento" forzato potrebbe provocare una sovrastima delle vittime di incidenti a bordo di minicar.

I dati riportati sopra mettono chiaramente in luce il fatto che l'allarme mediatico esploso sugli organi di informazione nel corso degli ultimi mesi è dettato più da ragioni legate alla notiziabilità degli incidenti stradali e da logiche interne al sistema dell'informazione (sensazionalismo, vendibilità delle notizie) piuttosto che da una analisi equilibrata ed oggettiva dei dati statistici, dalla quale soltanto possono svilupparsi politiche concrete di riduzione del rischio e di contenimento della sinistrosità.

Un caso esemplificativo è rappresentato dalle **cinture di sicurezza**: i costruttori le installano da sempre sui veicoli commercializzati, perché obbligatorie ai sensi della normativa comunitaria menzionata nelle prime pagine di questo documento. Ciononostante a lungo gli organi di informazione hanno diffuso la notizia infondata che i veicoli in oggetto ne sono privi, confondendo il problema dell'installazione obbligatoria con quello dell'utilizzo obbligatorio, effettivamente non previsto dal Codice della Strada fino alla recente riforma della Legge 120_2010, che ha imposto anche agli utilizzatori di minicar l'utilizzo dei sistemi di ritenuta.

6.2 Lo sviluppo tecnologico

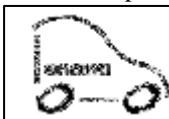
Le polemiche alimentate dagli organi di informazione non tengono opportunamente conto del fatto che il **progresso tecnologico** – come in qualsiasi altro comparto dell'automotive - migliora gradualmente gli standard di sicurezza dei quadricicli.

Per quanto i quadricicli siano assimilati ai ciclomotori (o ai tricicli), sempre più spesso i costruttori si ispirano e cercano di mutuare – relativamente alla sicurezza dei veicoli prodotti – tecnologie di ispirazione automobilistica.

In questo senso, nel corso degli ultimi anni, si è assistito ad una sempre maggiore diffusione dei **freni a disco** montati su tutte e quattro le ruote del veicolo.

Sempre con riferimento al sistema frenante i produttori stanno sperimentando anche sistemi di frenatura avanzata, come l'ABS, destinati ad accrescere i livelli di sicurezza attiva dei veicoli, soprattutto nelle condizioni di marcia più critiche (fondo stradale bagnato, sdruciolevole, fondi con diversa aderenza, ecc.)

¹ Viene utilizzato il metodo proposto da ISTAT nella pubblicazione "Incidenti stradali – Anno 2009", prospetto 22, che esclude dal computo dei morti e dei feriti i pedoni.





Relativamente alla controversa questione della resistenza agli urti dell'abitacolo, della scocca e delle strutture portanti del veicolo, occorre osservare che la sicurezza del veicolo è sensibilmente migliorata nel corso degli ultimi anni.

Sempre più diffuse le cellule caratterizzate da **elementi a deformazione progressiva** e predeterminata, che consentono di dissipare efficacemente l'energia d'urto in caso d'impatto. L'aumento della sezione degli elementi che compongono il telaio e l'utilizzo di materiali leggeri ma resistenti come l'alluminio sono fattori che migliorano la rigidità della struttura e la sicurezza passiva dei veicoli e che si stanno velocemente diffondendo tra i costruttori.

Questi ultimi sottopongono di norma i veicoli a **prove di crash** utilizzando le procedure di prova suggerite da centri prova qualificati e riconosciuti dai rispettivi ministeri in tutta Europa (es. UTAC in Francia, IDIADA e CIDAUT in Spagna), dal momento che, ad oggi, la normativa comunitaria non prevede l'obbligatorietà di questi test.

In riferimento alla sicurezza passiva i produttori stanno sperimentando soluzioni avanzate e già diffuse nel settore automobilistico, come ad esempio l'air-bag, già presente su alcuni modelli in commercio.

Le dimensioni medio-piccole delle aziende produttrici di quadricicli ostacolano la realizzazione di economia di scala: ne consegue che la quota di fatturato reinvestita ogni anno dai costruttori nel miglioramento della sicurezza rappresenta un notevole sforzo economico.

A titolo esemplificativo, si osservi che il costo per sviluppare un sistema di airbag è di circa 700 mila euro: l'incremento di prezzo per l'acquirente finale sarebbe di circa 1000 euro per veicolo.

6.3 L'evoluzione normativa

Nel mese di ottobre 2010, la Commissione Europea ha reso pubblica la proposta di Regolamento relativo all'omologazione dei veicoli a 2 o 3 ruote e ai quadricicli. Il Regolamento, una volta approvato dal Parlamento e dal Consiglio attraverso la procedura della codecisione, sostituirà le Direttive che attualmente regolano le prescrizioni tecniche e i criteri di omologazione dei quadricicli.

Il Regolamento rappresenta un'importante occasione di migliorare gli standard di sicurezza dei quadricicli.

In questo senso è necessario modificare la proposta laddove essa sostituisce all'attuale limite dei 350 kg della massa a vuoto dei quadricicli leggeri, il nuovo limite di 350 kg della massa in ordine di marcia (compresi carburante ed accessori). Ciò significa ridurre ulteriormente i limiti di massa effettivi del veicolo, rendendo sempre più difficile al costruttore ampliarne i dispositivi di sicurezza e rafforzarne la struttura.

E' invece necessario sostenere presso tutte le sedi competenti la proposta di **innalzare a 400 kg** la massa in ordine di marcia dei quadricicli leggeri.

Un'ulteriore novità introdotta dalla proposta di Regolamento, che si muove nella direzione di accrescere la sicurezza dei veicoli, è rappresentata dall'incremento della potenza massima dei quadricicli leggeri, che passa dall'attuale limite di 4 kW al limite proposto di **6 kW**, mantenendo gli stessi limiti di velocità. L'incremento dei limiti di potenza consentirà ai conducenti di disporre di maggiore spunto nelle situazioni più delicate della circolazione stradale (partenza in salita, sorpasso, ecc.) e di beneficiare di una migliore ripresa. Inoltre il margine di potenza favorirà l'introduzione di nuove funzioni, come i dispositivi di disappannamento e sbrinamento, o sistemi di luci più potenti, che contribuiranno ad accrescere la sicurezza attiva dei veicoli.

Infine la proposta di Regolamento introduce alcune prescrizioni di sicurezza funzionale del veicolo, che dovranno essere oggetto di ulteriore approfondimento e definizione: prova di resistenza dei



sistemi di sicurezza funzionale; protezione degli occupanti del veicolo ed integrità della struttura del veicolo.

6. IMPEGNI FUTURI

Fermo restando che per lavorare concretamente all'innalzamento della sicurezza degli utilizzatori di quadricicli occorre svelenire il clima persecutorio che si è abbattuto sul settore nel corso degli ultimi mesi e che impedisce di inquadrare il fenomeno nelle sue reali dimensioni e caratteristiche, è fin d'ora possibile descrivere alcuni impegni dei costruttori di quadricicli riuniti in Confindustria ANCMA ed in EQUAL, le associazioni di categoria che rappresentano i produttori di quadricicli italiani ed europei, circa le future iniziative a sostegno della sicurezza.

1. No alle manomissioni

La Legge 120 del 2010, più volte menzionata in questo documento, ha opportunamente aumentato fino a 4.000 euro le sanzioni nei confronti di chi produce o commercializza veicoli modificati.

I quadricicli sono veicoli sicuri se vengono utilizzati nel rispetto delle caratteristiche costruttive e delle norme della circolazione, che prevedono una velocità massima di 45 km e il divieto di utilizzo su autostrade e tangenziali. Qualsiasi modifica apportata illegalmente ai veicoli li rende insicuri: i quadricicli sono infatti stati progettati e costruiti tenendo conto dei limiti e delle peculiarità di utilizzo degli stessi.

Nel corso degli ultimi mesi, le Forze dell'Ordine hanno effettuato – soprattutto nel comune di Roma - migliaia di controlli sui quadricicli circolanti e disposto il fermo amministrativo dei veicoli illegalmente modificati.

Confindustria ANCMA si accinge a sottoscrivere, congiuntamente con l'amministrazione capitolina e con la Confartigianato, un protocollo d'intesa volto a disciplinare la rete delle autofficine che effettuano interventi di manutenzione o riparazione sui quadricicli, offrendo in questo modo all'utente finale uno strumento che consenta di scegliere in modo consapevole tra gli operatori presenti sul mercato.

Analogo accordo quadro verrà proposto alle altre amministrazioni comunali italiane caratterizzate da una crescita dei volumi di vendita e circolazione dei quadricicli, al fine di intervenire sul fenomeno delle manomissioni in maniera preventiva ed efficace.

Presso la EQUAL si è inoltre costituito un tavolo di lavoro al quale partecipano i produttori europei di quadricicli e i principali costruttori di trasmissioni che forniscono variatori alle aziende. Obiettivo del tavolo è quello di individuare le soluzioni tecniche che consentano di contrastare le modifiche degli organi di trasmissione finalizzate ad accrescere le prestazioni del veicolo.

2. Sì ad un miglioramento normativo

Come precedentemente menzionato, il quadro normativo in materia di omologazione dei quadricicli è in evoluzione e la proposta di Regolamento emanata dalla Commissione Europea rappresenta un'importante occasione per andare incontro alle esigenze di un miglioramento dei livelli di sicurezza.

In tal senso Confindustria ANCMA ed EQUAL sosterranno le prescrizioni tecniche e le modifiche normative contenute nel documento, che si propongono di accrescere gli standard di sicurezza dei veicoli. In particolar modo è indispensabile ottenere un aumento della massa in ordine di





marcia dei quadricicli leggeri a 400 kg che consentirebbe ai costruttori di migliorare le caratteristiche di sicurezza passiva dei veicoli.

In questo senso è opportuno che le stesse Istituzioni preposte a livello nazionale sostengano presso la Commissione Europea l'introduzione delle prescrizioni tecniche citate.

3. Sì ad un tavolo di confronto

Ormai da tempo Confindustria ANCMA (ad esempio in occasione dell'audizione dell'Associazione, sul tema della sicurezza stradale, disposta dalla Commissione Trasporti della Camera il 3 febbraio 2009) chiede l'istituzione di un tavolo tecnico interamente dedicato ai quadricicli, aperto a rappresentanti delle Istituzioni, dei Ministeri competenti, dei costruttori, delle Forze dell'Ordine e del mondo politico, che affronti in modo sistematico e con la dovuta serenità tutte le problematiche del settore, nell'ottica di raccogliere e mettere in atto proposte migliorative sul piano della circolazione, dei requisiti tecnici e delle modalità di accesso e di utilizzo del veicolo.

4. Sì alla formazione dei giovani

Come si evince dai dati forniti dall'ISTAT e da altri studi di settore, la responsabilità degli incidenti stradali è principalmente imputabile al comportamento scorretto dei conducenti. Ne deriva la necessità di mettere in atto **iniziative atte a sensibilizzare gli utenti** dei quadricicli, attraverso progetti di formazione destinati a modificare in senso virtuoso i comportamenti su strada.

In questa direzione i costruttori si sono già mossi attraverso la realizzazione di un vademecum rivolto agli acquirenti di quadriciclo, che dedica ampio spazio al tema della sicurezza: l'opuscolo fa parte dell'equipaggiamento del veicolo ed è già presente su tutte i veicoli di nuova produzione.

Confindustria ANCMA ha già partecipato a innumerevoli iniziative dedicate alla formazione dei giovani (limitandosi alle manifestazioni più recenti: il Safety Day organizzato dall'AISCAM il 20 settembre 2010 e INSTRADA 010 organizzato dall'Associazione Vigili del Fuoco e Cittadini il 9 settembre 2010): altri eventi sono in programma nell'immediato futuro e ANCMA sta lavorando ad un'ipotesi di protocollo d'intesa con le associazioni di categoria delle autoscuole per offrire ore di formazione gratuita ai giovani possessori di patentino.

5. Sì al ricambio del parco circolante

I quadricicli sono una delle pochissime categorie veicolari rimaste escluse dalle innumerevoli campagne di incentivazione all'acquisto promosse nel corso degli ultimi due anni (misure anti-crisi, campagne Minambiente).

E' assolutamente indispensabile rinnovare il parco circolante, non solo per favorire la diffusione di veicoli con migliori performance ambientali, ma anche per sostituire mezzi obsoleti e tecnologicamente superati con veicoli più aggiornati anche sul piano della sicurezza.

L'auspicio espresso da Confindustria ANCMA è che le prossime iniziative promosse dal Governo tengano adeguatamente conto anche della necessità che sulle strade circolino quadricicli di ultima generazione, puliti e sicuri.