

*Intervento del dr. Claudio De Viti, responsabile del settore
moto dell'ANCMA*

Riguardo al titolo di questo convegno, cioè “cambiare le norme per cambiare i comportamenti”, ho qualche perplessità, perché temo che non sia sufficiente una modifica delle norme per cambiare dei comportamenti che sono veramente nel profondo di certe cattive abitudini.

Quando ci troviamo di fronte ad un mancato rispetto di gran parte delle norme già esistenti è inutile continuare ad annunciarne di nuove come l'arresto o la multa fino a 12.000 euro quando poi, di fatto, non si vedono controlli per la strada. Che senso ha continuare a generare nuove norme se non vengono rispettate quelle già esistenti? Si ritorna veramente al livello delle “grida manzoniane”. Sono d'accordo sulla correzione di tutte le anomalie che ci sono però, senza un intervento di controllo, si rischia di fidarsi eccessivamente nell'inasprimento delle norme senza raggiungere gli obiettivi; quindi, si ha la sensazione che ogni nuovo ministro si taccia la coscienza aumentando le sanzioni sulla carta senza poi riuscire a farle rispettare.

Noi rappresentiamo le due ruote, siano esse biciclette o veicoli a motore, perciò parliamo dei temi che ci coinvolgono in prima persona.

La misura dell'applicazione dei punti al patentino non è soltanto una misura corretta, legittima e condivisibile, ma è anche una misura necessaria - lo abbiamo detto fin dall'introduzione della patente a punti - perché a nostro avviso tutti gli utenti della strada devono essere responsabilizzati senza discriminazioni, né contro né a favore.

Quello che invece ci sembra del tutto pretestuoso è che di fronte ad interviste che nella maggior parte dei casi sono state realizzate sul tema delle cosiddette stragi del sabato sera, una delle risposte del Ministro sia stata: “dobbiamo innalzare l'età

di accesso per i quadricicli". Mi chiedo cosa c'entrano i quadricicli, non mi risulta che i ragazzi che sono morti a 190 all'ora alle 5 del mattino fossero su un quadriciclo. Il quadriciclo è il ciclomotore più sicuro, quindi non riesco a capire questo continuo accanimento terapeutico che periodicamente si fa nei confronti di questa categoria che è, tutto sommato, una categoria ridotta come numero di parco circolante e che, soprattutto, è più sicura degli altri ciclomotori. Le decisioni vanno prese sulla base di dati di mercato o di dati statistici in modo razionale non semplicemente sull'onda dell'emotività. Non si tratta di un'invenzione italiana, bensì di un mercato che è nato e si è sviluppato in Francia, riconosciuto a livello di Commissione Europea con l'omologazione di determinate caratteristiche di leggerezza e con frizioni automatiche e mi riallaccio anche al discorso della protezione dei diversamente abili: ci sono, infatti, molti di loro che usano i quadricicli perché non sarebbero in grado di utilizzare un'automobile che va a 150 o a 200 km/h, ma un veicolo automatico che va a 45 km/h sono perfettamente in grado di guidarlo.

Riguardo alla proposta di rilasciare il foglio rosa a 16 anni mi sembra che si vogliano chiudere gli spazi dei quadricicli per aprirne ancora di più alle automobili perché, questa è la verità, nessun genitore comprerebbe più un veicolo di questo tipo, ma nemmeno una moto o uno scooter di 125cc che si può usare a 16 anni, quando ha la possibilità di salire sull'automobile. Se così fosse non mi pare che si vada verso una minore congestione e, soprattutto, verso un maggiore risparmio energetico, ma nemmeno verso una maggior sicurezza stradale.

Per quanto riguarda le sanzioni e le pene riteniamo che esse dovrebbero essere più certe che severe. Ma ancora una volta notiamo una discriminazione nei confronti degli utenti delle due ruote poiché non si capisce per quale motivo una persona alla

guida di un'automobile che fa un'inversione in autostrada è sottoposto sicuramente al ritiro della patente e alla sanzione, ma non alla confisca del mezzo, come succedeva fino a qualche mese fa con i veicoli a due ruote.

A nostro avviso la responsabilità deve sempre essere della persona e non del veicolo, perciò occorre agire sul titolo di guida. Spesso i veicoli sono a disposizione di più persone in una famiglia, perciò per quale motivo se mio figlio commette un'infrazione sul ciclomotore non posso più usarlo io?

Cosa cerchiamo di fare come associazione e cosa abbiamo fatto in questi anni? Il tema del patentino abbiamo cominciato a sperimentarlo addirittura dal 1997 e avremmo voluto che fosse stato introdotto molto prima. Il nostro lavoro è stato fatto prevalentemente attraverso la scuola, perché l'obiettivo era quello di tenere il più basso possibile il costo per le famiglie dei ragazzi: quindi era giustissimo ottenere il patentino e passare attraverso la scuola è stato utilissimo per inserire concetti di base sull'educazione stradale.

Se si può proseguire il percorso virtuoso attraverso la scuola continueremo a farlo con il sostegno di tutta la rete dei concessionari presente sul territorio italiano, per poter non soltanto supportare le scuole nelle due ore relative alla tecnica del ciclomotore, ma anche per mettere a disposizione dei mezzi con degli adeguati istruttori e su questo ci ha sempre supportato la Federazione Motociclistica Italiana e altre organizzazioni di carattere privato; altre azioni sono state fatte in collaborazione con l'Associazione Strada Facendo con la quale è stato realizzato un vero e proprio manuale di istruzioni per gli stessi referenti di educazione stradale all'interno della scuola; altre iniziative le stiamo studiando con la Fondazione della Sicurezza Stradale dell'ANIA. Noi cerchiamo di collaborare con tutti quelli che possono essere utili a raggiungere l'obiettivo di una maggiore formazione dei ragazzi. Però, ricordiamoci che se c'è

bisogno di fare formazione su chi usa le due ruote perché è risaputo che c'è una percentuale di maleducati sulle due ruote così come c'è tra chi guida i camion, i SUV e tutti gli altri veicoli. Diciamo anche che nel 50% dei casi questi incidenti accadono perché si viene investiti da altri veicoli, quindi che parallelamente si faccia formazione anche su chi guida l'automobile o i camion o altri veicoli ci sembra una richiesta del tutto legittima.

Per quanto concerne i caschi, sappiamo bene che l'uso è abbastanza generalizzato nella maggior parte delle regioni italiane però quando si arriva al sud esistono ancora un 30% di utenti che non lo usano o non lo allacciano.

Dieci anni fa abbiamo chiesto di togliere di mezzo i caschi DGM ma sono stati tolti solo apparentemente. E' stata sanzionata la fabbricazione, vietata la vendita, ma di fatto nessuno ha pensato di vietarne l'uso. Sui caschi in particolare abbiamo deciso di fare una campagna con un test in Sicilia proprio per sensibilizzare non solo ad indossare il casco ma ad allacciarlo correttamente e a controllare che il casco sia omologato.

Però ci rendiamo anche conto che quando andiamo a parlare con le forze dell'ordine ci rispondono che sono in pochi, con scarsi mezzi, e non riescono a fare i controlli in modo sistematico.

In merito alle infrastrutture, è stata presa una decisione in sede ACEM - l'associazione dei costruttori a livello europeo - perché abbiamo notato che se le infrastrutture rappresentano una concausa media a livello europeo negli incidenti delle due ruote del 15%, in Italia si arriva al 30%. Ciò significa che in Italia la situazione delle strade è penosa rispetto alla media europea, non soltanto in termini di buche, non soltanto in termini di utilizzo di vernici che sono sdruciolevoli, ma anche in termini di carenza di informazione, visto che anche nei grandi comuni non sanno che possono scegliere vernici

certificate a livello europeo che non diventano scivolose con la pioggia.

Così come per i guardrail, non esiste un sistema di omologazione che li renda non pericolosi nei confronti di chi guida le due ruote.

Fortunatamente su questo aspetto devo dire che la AISICO - un'associazione a impostazione soprattutto tecnica - inizierà il mese prossimo ad effettuare dei test con un manichino appositamente attrezzato e noi li stiamo supportando, per quello che possiamo, con caschi, con abbigliamento tecnico adeguato. Speriamo, entro la fine di questo anno, di presentare al prossimo salone della moto una serie di risultanze di questi test per arrivare ad una omologazione a livello europeo di questi guardrail con la possibilità di aggiungere delle protezioni anche a quelli esistenti al fine di evitare degli incidenti che sebbene siano pochi sono estremamente gravi e con costi sociali molto elevati.