



UNC  
CONSUMATORI.IT

## Minicar in sicurezza

21 Luglio 2017

Le prove anticrash NCAP per i quadricicli pesanti (le *minicar*) hanno evidenziato la pericolosità di questi mezzi, che si guidano senza patente, e quelli leggeri da 14 anni, in quanto immatricolati come ciclomotori, in caso di collisione con altri veicoli di stazza ben maggiore.

Le *minicar* sono diventate un fenomeno sociale, nella comune percezione di simbolo di benessere di rampolli di famiglie abbienti, che pagano un prezzo non lontano da quello di una vera auto, pensando che ci siano meno rischi rispetto alle due ruote.

In realtà, secondo i dati presentati da ANCMA nell'audizione al Parlamento del 2 marzo 2011, la situazione reale è molto diversa:

*“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, per lo più 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."*

Una parte non trascurabile degli utenti di questi mezzi sono le persone non più in possesso di patente, per perdita di punti, per sanzioni penali o per mancato superamento dei test medici per il rinnovo.

Il parco circolante in tutta Europa è stimato in 320.000 veicoli di questo tipo, di cui circa 93.000 in Italia, quindi una frazione rispetto ai 6.500.000 motoveicoli e 37.000.000 di autoveicoli.

Il numero di incidenti che coinvolgono un quadri ciclo leggero è di 409 (fonte ACI), di cui 152 (oltre il 37%) sono collisioni con autovetture.

Da notare che il 35% degli incidenti delle *minicar* non coinvolgono altri mezzi, mentre gli investimenti di pedoni da parte di *minicar* sono quasi la metà, in percentuale, di quelli dovuti ad autoveicoli: il 20 % contro il 38% delle auto.

Aumentare la sicurezza passiva delle *minicar*, allineando i requisiti di omologazione di resistenza agli urti (*crash test*), mette in pace le coscienze, ma non risolve il problema di fondo. Gli incidenti che coinvolgono *minicar* sono dovuti principalmente al comportamento di guida:

- tendenzialmente aggressivo e scriteriato da parte di quel 15% di guidatori minorenni, responsabili della maggior parte delle collisioni con autoveicoli; in sostanza guidano la *minicar* come hanno imparato a fare con il ciclomotore, "sgusciando" in mezzo al traffico, parcheggiando dove e come capita. Lo sciagurato fenomeno del *tuning* prestazionale trova in questo segmento di utilizzatori il mercato di riferimento, indifferente ai rischi conseguenti alla possibilità di raggiungere gli 80-100 Km / h.

- Anche troppo guardingo da parte del 30% di cittadini senior, che comunque tendono a perdere il controllo del mezzo, e spesso intralciano il traffico cittadino.

- Disinvolto da parte di quel 54% di veicoli guidati da persone che hanno perso la patente, e guidano senza considerare le differenze di tenuta di strada e frenata delle mini car rispetto alle normali auto.

L'Unione Nazionale Consumatori ritiene che rendere i requisiti di omologazione più stringenti possa tradursi in un incremento di costi tale da rendere questi mezzi inaccessibili alla popolazione meno giovane e più bisognosa di potersi muovere in autonomia.

I provvedimenti capaci di ridurre il tasso di incidenti delle *minicar* sono semplici, potrebbero ampliare il mercato di questo tipo di veicoli:

- negare l'omologazione e la commercializzazione ai veicoli che rispettano i limiti di velocità massima mediante appendici facilmente rimovibili dopo l'acquisto, per incrementare facilmente le prestazioni.

- controllare severamente la commercializzazione e l'esecuzione del tuning meccanico, e la

fornitura e l'installazione di apparati audio di grande potenza che dovrebbero poter essere utilizzati solo a veicolo fermo, per non distrarre chi guida.

- disporre l'immediato sequestro, e confisca, di veicoli con caratteristiche meccaniche alterate, o guidate da persone in stato di alterazione da alcolici o sostanze.

- vietare l'uso di mezzi a motore a persone cui è stata ritirata la patente di guida per esaurimento punti o in seguito a provvedimenti dell'autorità giudiziaria.

In linea generale il rilascio del "patentino" a minorenni dovrebbe verificare in profondità la conoscenza del codice e della segnaletica, con iniziative scolastiche specificatamente orientate al corretto comportamento alla guida, contribuendo così a farne i buoni guidatori di domani, capaci di condividere serenamente le risorse stradali con il resto del mondo.

**Autore:** Raffaele Caracciolo

**Data:** 21 Luglio 2017