

Piccole macchine, grandi problemi

In alcune città, se vuoi sapere il livello sociale del quartiere, basta dare un'occhiata alle vie che stanno nei dintorni delle scuole. Nella maggior parte dei casi i ragazzi arrivano con gli autobus o portati dai genitori. In alcune zone, invece, c'è una concentrazione di

macchinette che dicono un certo tenore di vita. Ad esempio a Roma, capitale oltre che d'Italia anche di questi piccoli mezzi di trasporto di cui si contano 5 mila esemplari in circolazione, lunghe file di minicar si vedono parcheggiate nelle vicinanze di licei nei quartieri più ric-

chi, Prati, Parioli, Monteverde e Centro, giusto per dirne qualcuno. Sembra che arrivare con un altro mezzo di trasporto costituisca un'onta e la classe si divida fra chi ce l'ha e chi no. «Io non capisco la necessità di farsi comprare una minicar, costa un botto di soldi e sai



che botto ci fai se vai a sbatterci?», commenta Laura, una quindicenne che studia in un liceo del Centro. «Sì, però, se i tuoi genitori se lo possono permettere, è strano che tu non ce l'abbia», aggiunge Gabriele, che si diverte a bordo della sua macchinetta. «Beh, io prima di pensare a una minicar sai quante altre cose mi farei comprare?», sostiene Francesca, che abita in periferia.

Diversi approcci alla questione, ma forse più ancora alla vita, perché non si può negare che le minicar abbiano assunto un ruolo di *status symbol* da esibire. E se i genitori sostengono che si sentono più sicuri a pensare i loro figli dentro la macchinetta, beh, i dati non sono nient'affatto confortanti. In queste ultime settimane proprio le minicar sono tornate sul banco degli imputati dopo due incidenti mortali che hanno coinvolto a Roma un diciassettenne e una quindicenne. Ma sono solo le ultime vittime: ammonta a settecento la conta dei giovanissimi coinvolti in un anno in incidenti avvenuti a bordo di una minicar, molti dei quali hanno avuto conseguenze mortali.

Il numero dei sinistri in cui rimangono coinvolte queste macchinette, poi, è il doppio rispetto alle auto. Solo a Roma, ad esempio, su cento minicar sono 14 quelle che si sono scontrate o sono uscite fuori strada. Senza contare poi che, essendo prive di cellula di sicurezza, airbag, Abs o altri sistemi di controllo della stabilità, i danni in caso di incidente sono ben più gravi.

Secondo dati diffusi dalla Motorizzazione civile, in Italia ne circolano oltre 26 mila, un vero e proprio boom rispetto al resto d'Europa. Solo la Francia, dove furono lanciate negli anni Ottanta, ci supera nelle vendite: ciò nonostante nel Paese transalpino ci sono la metà dei morti per incidenti stradali rispetto all'Ita-



**Macchinette amate dagli adulti quanto dai ragazzi.
A destra: minicar in fila davanti a una scuola. In Italia ne circolano oltre 26 mila.**

lia a fronte di un parco macchine, anzi macchinette, che è il doppio.

Cosa fa la differenza? Forse il fatto che da noi la maggior parte delle minicar sono truccate, cioè col motore ritoccato che di fatto le rende come le macchine vere; o anche l'abitudine a viaggiarci in due nonostante questo sia consentito solo a un guidatore maggiorenne.

Cosa fare? Quasi unanimemente si chiedono misure più severe, dall'innalzare l'età minima per poterle guidare (da 14 a 16 o addirittura 18 anni) a un esame vero e proprio di guida che al momento non è richiesto. Il Parlamento se ne sta occupando. C'è comunque da tenere presente un particolare di non secondaria importanza. È vero che nella maggior parte dei casi al volante delle minicar ci sono adolescenti; ma è anche vero che queste vetturine so-

no diventate un *escamotage* per chi ha perso tutti i punti della patente o se l'è vista revocata per qualche tempo, oppure non ha più l'età e le condizioni per guidare. Nel 48 per cento dei casi alla guida troviamo infatti un pensionato. O magari un delinquente o addirittura un mafioso, uno di quelli che la patente non la rivedranno più.

«La vita è come la strada, ogni metro percorso ne fa intravedere un altro sempre nuovo, misterioso ed emozionante da scoprire. Non ti dirò “stai attento”, non ti dirò “vai piano”, ti dico “sii contento di vivere”. Perché ogni giorno è una scoperta. Quando guidi, non giocare, perché è la tua stessa vita che metti in gioco». Quello appena citato è uno dei dieci contributi scelti e pubblicati sul libro *La vita è una cosa meravigliosa*, un progetto editoriale attraverso il quale la Fondazione Ania, che si occupa di sicurezza stradale, vuole contribuire a stimolare in chi legge, in chi deve emanare norme, in chi deve farle applicare e, soprattutto, in chi deve rispettarle una consapevolezza profonda circa la tragedia degli incidenti stradali. ■