

## Microcar e maxipericoli

Leonardo è in ritardo. Il piede destro schiaccia sul pedale dell'acceleratore nonostante piova e la strada sia sdruciolevole. Leonardo ama la guida brillante e, come suo nonno truccava la 600 per farle fare i 120 all'ora, lui ha elaborato la sua Chatenet per farle toccare i 60. In meno di venti minuti è a scuola. Saluta alcuni amici arrivati fradici con il motorino, altri accaldati da lunghi tragitti su mezzi pubblici sovraffollati, la sua fidanzatina, accompagnata questa volta dal padre ma che, non di rado, sale sul sedile di destra della sua piccola-grande vettura, infrangendo la legge perché Leonardo ha soli quattordici anni e non può trasportare nessuno. La primavera è sbocciata, le giornate sono più lunghe ma il Taro va sempre troppo presto in ombra perché il sole degrada rapidamente dietro le colline. Giovanni lo osserva dal piccolo parabrezza mentre si inerpicia con la calma dei saggi per raggiungere casa sua, anche perché in salita a più di 40 km/h non riesce ad andare. Le tante primavere viste e i capelli radi ma mantenuti grazie alla sua convinzione sull'uso della brillantina Linetti non hanno spento in lui l'emozione di un tramonto che si rispetti. Così, pensionato per invalidità sul lavoro, ha il tempo di fermarsi e cogliere il momento per riflettere sulla vita, facendo affiorare i ricordi e dimenticandosi della sua fedele Casalini, che borbotta e vibra con il piccolo due cilindri diesel acceso a fargli compagnia. Come cambiano le città, pensa Michela di Roma mentre percorre Corso Francia. Negli anni Settanta lei e suo marito, rampante dirigente, avevano lasciato il centro storico per un grande appartamento nel verde della periferia. Oggi invece la sua tanto amata e vissuta area non più verde è congestionata mentre in centro le auto vengono tenute alla larga dalla cosiddetta "fascia blu" tanto che ha dovuto acquistare una microcar per andare a fare la nonna, in quanto la figlia vive nella zona a traffico limitato e solo con la microcar le è consentita la libera circolazione. Ecco. Le microcar sono le quattro ruote più trasversali che ci siano e anche le più discusse. Sono il grande sogno dei quattordicenni, ma sono desiderate anche dagli ultrasettantenni e non solo. Fuori dalle scuole dei romani che contano ce ne sono a centinaia. Nelle campagne venete o emiliane se ne incrociano più delle dita di una mano anche in meno di cinque minuti, ma a guidarle non è sempre chi va ancora a scuola. Le microcar, quattroruote lunghe appena 3 metri, rendono un buon servizio anche a chi nelle grandi città vuole entrare nelle zone blu, a chi ha la patente di guida ritirata, ma anche a chi in quanto portatore di handicap non può avere altro mezzo di trasporto per muoversi. Le microcar le guidano a Roma e a Napoli soprattutto i giovanissimi. Al nord, al contrario, soddisfano chi compie da tempo gli anni in anta, o meglio permettono quei piccoli spostamenti necessari per il vivere quotidiano a chi non vuole o non può permettersi un'automobile vera e propria. Piccole (generalmente sono lunghe 3 metri e larghe un metro e mezzo) quindi poco ingombranti, economiche da mantenere e usare (consumano 3 litri di gasolio ogni 100 chilometri), le microcar o microvetture che dir si voglia hanno prezzi compresi tra gli 8mila e i 15mila e oltre euro. Da noi ne circolano 80mila e ogni anno sono ben 6mila gli italiani che ne comprano una. Il primo mercato delle microvetture è la Francia perché proprio lì sono nate e anche per questo cinque dei sei maggiori produttori sono d'Oltralpe (Aixam, Chatenet, Ligier, Microcar...) e uno solo italiano (Casalini). Ma tutte sono costruite con molte parti fatte in Italia, tanto che si parla di un giro d'affari complessivo annuo di circa 150 milioni di euro. Da guidare sono semplicissime perché hanno due soli pedali, acceleratore e freno, una leva per la marcia avanti e indietro oltre alla folle. I motori sono tutti diesel e non possono avere più di 4 kw. Tra i produttori di motori più noti ricordiamo: Kubota, Mitsubishi, Yanmar e Lombardini. A proposito di quest'ultimo: ha appena lanciato il primo common rail battendo i rivali giapponesi e segnando un goal nella partita della tecnologia a favore dell'Italia. Il cambio è automatico a variazione continua, come quello dei motorini. E come succede con i motorini le microcar possono essere truccate con relativa facilità, per farle correre oltre i 45 km/h che la legge impone. Salite alla ribalta della cronaca per alcuni incidenti, per molti le microcar sono pericolose, poco sicure e persino nemiche dell'ambiente. È un punto di vista al quale si contrappongono altre visioni. Esempio: grazie ai loro ridotti ingombri occupano il 65% in meno di una normale city car, forti dei loro piccoli diesel sono le quattro ruote dai consumi minori, 3 litri ogni 100 chilometri; grazie ad una costruzione sempre più attenta proteggono meglio di altri veicoli i loro passeggeri. Quindi, in sintesi, appare più corretto affermare che non sono le microcar ad essere pericolose in sé ma le fa diventare tali chi le guida e le usa in modo scellerato. Recentemente sul circuito di Vallelunga, nell'ambito di prove tecniche sono stati effettuati test sui sei modelli più venduti in Italia e attraverso prove oggettive sono stati verificati sia i progressi fatti dai produttori sia le notevoli differenze tra i vari veicoli. Ci sono, infatti, microcar dalla carrozzeria alta, più comode per chi è avanti con gli anni, e microcar più basse e agili, maggiormente consone ad utilizzatori giovani. Queste ultime, tra l'altro, tengono meglio la strada in virtù del loro baricentro più basso. Al tempo stesso si è notato che molte impiegano pneumatici di marca mentre altre utilizzano gomme meno efficaci e questo aspetto incide sugli spazi di frenata e sulla tenuta laterale, generando differenze molto nette. Si è evidenziata, inoltre, la differente reattività ai comandi tra i modelli presenti tanto da suggerire, al pari

delle automobili, una scelta basata sulla ragione dell'acquisto e sul tipo di effettivo utilizzo più che sull'emozione. Perché, se è importante per Giovanni salire e scendere comodamente, molto meno importante sarà la comodità per Leonardo, che punterà invece le sue attenzioni sul comportamento dinamico, al contrario di Michela, il cui maggiore interesse sarà quello di avere il migliore comfort acustico e di assorbimento, nonché uno sterzo leggero per poter parcheggiare sotto casa della figlia senza dover avere braccia da culturista. *\*direttore di 345 Media*

**Cosa dice il codice di Giandomenico Protospataro\*** Le microcar sono classificate dalla normativa europea come quadricicli leggeri. Nel codice della strada questo tipo di veicoli rientra nella categoria dei ciclomotori. Requisiti per la guida. Può guidarli chi ha compiuto 14 anni ed è in possesso del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori (il cosiddetto patentino). In alternativa al patentino, consente la guida di microcar anche il possesso di una qualsiasi patente di guida (A1, A, B o superiore). Chi ha la patente di guida sospesa non può guidarli, salvo che la sospensione non sia conseguenza della contestazione di una violazione per eccesso di velocità in cui il conducente ha superato i limiti tra 40 e 60 Km/h. Chi, invece, ha subito la sospensione della patente perché eccedeva i limiti di velocità di oltre 60 Km/h non può guidare neanche la microcar. Cilindrata e velocità limitata. Le microcar sono ciclomotori e, quindi, non possono avere cilindrata superiore a 50 cc e non possono sviluppare una velocità superiore a 45 Km/h. Truccarle non conviene. Chi altera o modifica il motore in modo che possa superare i limiti di cilindrata o di velocità massima, è soggetto ad una sanzione amministrativa ed al fermo amministrativo del veicolo per 60 giorni. Se a modificarli è il commerciante o il produttore, è previsto, invece, il sequestro e la confisca dei veicoli alterati. Bisogna considerare, inoltre, che la microcar truccata diventa, per la legge, un motoveicolo e, quindi, il conducente deve avere la patente di guida (almeno A1 o A). Il minore che la conduce, perciò, solo con il patentino, può essere incriminato anche per il reato di guida senza patente. In tale caso, sanzioni amministrative per l'incauto affidamento del veicolo al minore senza patente sono previste anche per chi ne è proprietario. Documenti e targhe. Le microcar hanno una documentazione amministrativa ed una targa di riconoscimento. Tuttavia, il tipo di documento è diverso in base alla data di immissione in circolazione. Infatti, le microcar più vecchie, cioè quelle immesse in circolazione prima del 14/7/2006, hanno un certificato di idoneità tecnica non nominativo e sono dotate del targhino, cioè di una targa che non è abbinata al veicolo ma alla persona che lo guida o che, comunque, è responsabile della circolazione. Per le vetturine più nuove, invece, la documentazione tecnica è più completa: comprende infatti un certificato di circolazione nominativo, del tutto simile alla carta di circolazione delle moto o delle autovetture, ed una targa che è legata al veicolo sul quale è installata e che identifica la persona che ha dichiarato esserne proprietaria. Devono essere assicurate come accade per tutti gli altri veicoli a motore. Devono fare la revisione periodica: dopo 4 anni dalla prima immissione in circolazione e le successive ogni 2 anni dall'ultima revisione. Norme di comportamento particolari. Durante la circolazione di questi veicoli, in quanto a più di due ruote e dotati di carrozzeria chiusa, non è imposto l'uso del casco di protezione. Sarebbe, peraltro, inutile perché la carrozzeria chiusa impedisce al conducente di rovinare a terra in caso di incidente. Non sono obbligatorie neanche le cinture di sicurezza ed anche se sono presenti sul veicolo, come accade in alcune vetturine di importazione, non devono essere utilizzate durante la guida. Essendo ciclomotori a tutti gli effetti, è vietato loro circolare sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali. Salvo espresso divieto, invece, possono sostare negli spazi di sosta riservati ai ciclomotori. Durante la marcia, sia fuori che dentro i centri abitati, devono sempre tenere accese le luci anteriori. L'obbligo vale anche di giorno. Non possono trainare rimorchi. Infatti, il codice della strada non prevede questa possibilità per questi veicoli. Quando il traffico è molto intenso e si può marciare per file parallele, senza necessità, perciò, di rientrare a destra dopo un sorpasso, le microcar devono impegnare in ogni caso la corsia di destra. Le microcar, infatti, anche per la loro ridotta velocità, non possono mai marciare per file parallele. Durante la circolazione il limite massimo di velocità che devono rispettare è di 45 km/h, anche se sul tratto di strada che percorrono c'è un limite di velocità superiore. Le sanzioni amministrative per chi circola eccedendo i limiti, perciò, sono sempre calcolate dal limite di 45 Km/h. Così, ad esempio, il conducente di una microcar truccata che viene sorpreso a circolare a 90 Km/h su una strada extraurbana, oltre alle sanzioni per aver alterato il veicolo, è punito con una pesante sanzione amministrativa (370 euro) e con la sospensione della patente o del patentino da 1 a 3 mesi. *\*vice questore aggiunto della Polizia di Stato*

**Al principio fu... Sulky** Sono passati più di quarant'anni ma ancora tanti se lo ricordano. Era il 1969 quando a Piacenza vide la luce un piccolissimo veicolo a tre ruote dalle forme piramidali chiamato Sulky. Costava poco, si poteva guidare senza patente e fu un successo anche perché allora c'erano meno norme e controlli e quindi, con il suo piccolo motore Minarelli assai risparmiato e l'assenza della targa, mantenerlo non richiedeva un impegno importante. In poco tempo Sulky invase l'Italia andando anche a servire chi aveva gravi problemi motori. Nel 1980, dopo almeno dieci anni di produzione, al di là delle Alpi, in Francia, una direttiva aggiunse ai "tricicli" la possibilità di avere una ruota in più: nacque così il concetto della microvettura. La più rapida a proporre questo inedito genere di veicolo fu la Ligier, che al tempo era assai nota in Formula 1; poi nel 1992 la direttiva europea 92/61 ha permesso a questi mezzi di varcare il confine e nel 1994, con un decreto legge, l'uso è stato esteso anche all'Italia. Fin da subito il motore diesel si impose, ma la potenza di soli 4 kw non fu ritenuta da

tutti sufficiente così si affiancò anche una versione a benzina più potente da 15 kw, ma che tuttora occupa una posizione minoritaria nel mercato (meno del 10%) perché la parte del leone la fanno le microvetture diesel da 4 kw, quelle che possono guidare i quattordicenni e anche i loro... bisnonni.

01/06/2010