



Dal 21 aprile 2012, data di entrata in vigore del Decreto, Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato la guida accompagnata ai ragazzi di 17 anni. Il Tergicristallo ha più volte parlato del documento che consente, a chi manca un anno al raggiungimento della maggiore età, di condurre autoveicoli per esercitarsi in vista del conseguimento della patente B. A sei mesi dall'approvazione della normativa, abbiamo intervistato Giordano Biserni, Presidente dell'Associazione sostenitori amici della polizia stradale (ASAPS), per cercare di capire quali sono stati gli effetti sulle strade di questo "aiuto" alla guida destinato ai più giovani.

Come si pone ASAPS rispetto alla formulazione della normativa sulla Guida

Accompagnata?

Diciamo che, per noi, la nuova normativa è ancora un "pianeta tutto da scoprire". Sei mesi sono ancora troppo pochi per accertare rilevanti differenze sulle modalità di guida tra giovani neopatentati che hanno praticato la GA e altri che non l'hanno fatto. Posso però dire che il numero di ragazzi che hanno approfittato di questa opportunità è davvero basso, basti pensare che, dall'entrata in vigore della norma, io, che di chilometri al giorno ne percorro, ho notato solo un'auto dotata dell'apposito contrassegno (NdR: Le vetture utilizzate per l'esercitazione di guida devono esporre, nella parte anteriore e posteriore, un contrassegno con la scritta in lettere maiuscole "GA" di colore nero su fondo giallo retroriflettente e di dimensioni standard).

Quali sono, secondo lei, le ragioni di questa "occasione mancata", almeno per il momento?

Di certo un aspetto burocratico ancora troppo fumoso. Il Decreto pre-

Guida Accompagnata: la parola all'ASAPS

Sei mesi fa è stata introdotta la norma che permette la guida, con accompagnatore, ai 17enni italiani. È una reale opportunità per la sicurezza sulle strade?

Camilla Pisani

senta, infatti, punti ancora troppo complessi, sul numero di ore di guida che devono essere effettuate, ad esempio, o sulle autorizzazioni e i permessi necessari ad ottenerle. Il problema è anche legato alla comunicazione, alle informazioni che vengono diffuse rispetto a questa legge: i giovani pensano che in questo modo si possa conseguire la patente un anno prima, ma non è così, questa si ottiene solo dopo aver compiuto il 18mo anno di età e dopo aver superato l'esame previsto dalla legge, come vale per tutti. Un altro aspetto deterrente è rappresentato dai costi: per il corso pratico propedeutico alla Guida Accompagnata, ogni ragazzo deve pagare una cifra che si attesta intorno ai 400-500 euro, da versare in autoscuola. Da questo deriva anche il "pericolo truffe", sempre dietro l'angolo.

Al di là di questi disincentivi, secondo il suo parere, la GA si può considerare una pratica utile affinché i giovani affrontino la guida in maniera più responsabile?

Sì, che sia utile è una questione fuori dubbio. Rappresenta di certo un aiuto in più per responsabilizzare i ragazzi una volta conseguita la

patente B e a guidare meglio, ma, ripeto, dati certi, specie in tema di calo degli incidenti, ancora non se ne hanno. Possiamo però fare un raffronto con i dati provenienti dagli altri Stati, che ci mostrano un quadro complessivamente positivo, soprattutto negli Usa, dove la GA è pratica molto diffusa.

Non si è nemmeno in grado di valutare l'impatto della norma sulle cosiddette "stragi del sabato sera"?

Premetto che l'uso dell'espressione "stragi del sabato sera" non è più così indicato in questo momento storico, in cui giovani (il fenomeno riguarda esclusivamente gli under 30) dimostrano di aver radicalmente cambiato il loro modello di divertimento. Non esiste più l'exasperazione che ha contraddistinto la fine degli anni '80, quando nacque l'espressione. Oggi, poi, sono aumentati i controlli sui valori alcolemici e illuminazione e percorribilità delle strade sono migliorate, sta di fatto che vent'anni fa si registravano tra le 800 e le 1000 vittime ogni anno, nelle 16 ore a cavallo tra il venerdì e il sabato sera. Gli ultimi dati a nostra disposizione, risalenti al 2010, registrano un significativo calo di numeri, dalle 450 alle 500 vittime

all'anno. Certo, ancora troppe, ma le cifre si sono notevolmente ridimensionate. Per altro, gli incidenti dei giovanissimi con età sotto i 30 anni nelle due notti a rischio del fine settimana si attestano alla metà di quelli complessivi, con una proiezione per il 2012 di 230-250 vittime. Un netto miglioramento. Se la GA influenzerà ulteriormente, e in maniera positiva, questi dati, sarà tutto da vedere.

Come si potrebbe migliorare il testo di legge, e di riflesso, la ricezione della norma da parte dei giovani?

Partendo da tre punti fondamentali. Il primo, la riduzione dell'iter burocratico necessario per richiedere l'autorizzazione in Motorizzazione. Secondo, un costo più contenuto per il corso pratico propedeutico, considerando anche che tale spesa andrebbe ad aggiungersi a quelle da sostenere per le guide in autoscuola necessarie ad accedere all'esame per la patente tradizionale. Da ultimo, un'informazione più diffusa, e più precisa, circa le regole previste per la GA da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il problema è anche legato alla comunicazione: i giovani pensano che in questo modo si possa conseguire la patente un anno prima, ma non è così, questa si ottiene solo dopo aver compiuto il 18mo anno di età e dopo aver superato l'esame previsto dalla legge, come vale per tutti