



E se tornassimo a parlare di Guida Sicura Avanzata?

D

ieci anni fa c'è stato un grande fermento intorno alla possibilità di organizzare dei corsi di guida avanzata che potessero servire come formazione periodica obbligatoria dei guidatori; ma anche come passaggio per il recupero dei punti patente persi. Oggi non se ne parla più e manca una guida che ordini un settore lasciato senza regole

Vi ricordate quando si parlava di Guida Sicura Avanzata? Era una decina d'anni fa, ormai. Si trattava di un protocollo europeo di sperimentazione della formazione continua dei guidatori. L'idea era che anche i guidatori esperti hanno bisogno di periodici richiami formativi, per una serie di motivi. Dall'evoluzione dei veicoli alla tendenza che tutti noi abbiamo ad adagiarsi su ciò che facciamo ogni giorno, dimenticando che su strada esistono anche gli imprevisti e le situazioni d'emergenza. Sembrava che le sperimentazioni nazionali dovessero portare in capo a pochi anni a un protocollo europeo definitivo, con addirittura un obbligo di formazione periodica ogni due anni. Invece, nel 2020 siamo ancora quasi all'anno zero.

In Italia la sperimentazione è stata fatta sotto la guida del Ministero dei Trasporti, ma non ha portato i risultati sperati. La sensazione è che i guidatori dopo aver partecipato ai corsi abbiano ridotto la loro incidentalità stradale, ma abbiano anche aumentato il tasso di multe prese per violazioni del Codice della Strada.

La situazione attuale

Il risultato è che di guida sicura avanzata in Italia non si parla più, ed è rimasta una situazione di anarchia per cui chiunque può aprire un'attività di scuola di guida sicura.

Giusto? Sbagliato? Parlo da persona coinvolta, visto che io stesso faccio corsi di guida sicura. Credo che per l'utente sarebbe importante poter scegliere fra scuole riconosciute. Perché la didattica è una cosa seria; sia dal punto di vista delle tecniche didattiche sia da quello del cosa si insegna.

Servirebbe un ente al di sopra delle parti, e questo può essere solo il Ministero dei Trasporti. Perché nell'anno zero della didattica della guida sicura, si dovrebbe ricominciare creando un tavolo con tutti, ma proprio tutti, gli attori di questo settore. Non ci sono figli e figliastri, ma solo tanti professionisti che lavorano. Più o meno bene, magari. Con più o meno dotazioni tecniche, magari. Ma sicuramente ci sono molti tecnici che

potrebbero portare un grosso contributo d'esperienza. E mettendo tutti assieme, si potrebbe finalmente mettere a punto un programma didattico comune. Che potrebbe essere anche un laboratorio in continuo divenire, perché chiunque lavora in questo settore, cresce continuamente grazie alle situazioni che vengono a crearsi con gli allievi e all'esperienza che si acquisisce giorno per giorno.

Il Ministero dei Trasporti potrebbe poi porre delle condizioni d'accesso minime, che non fossero escludenti nella certificazione delle scuole. E solo un ente pubblico può avere vedute tanto larghe da escludere intenti corporativistici o monopolistici.

Mi sono occupato di questa cosa recentemente. E devo dire che, per ora, non ho riscontrato molta attenzione e molte aperture. Il risultato è che è prevedibile si resti nella situazione attuale. E starà all'utente valutare nelle mani di chi mettersi.

In Europa Acem, DVR e FIM offrono una certificazione



Le cose vanno leggermente meglio in altri paesi europei, dove ci sono enti pubblici e privati che organizzano questo tipo di attività. In Francia c'è una certificazione delle scuole, sia che si tratti di corsi per la patente che post-patente. Su tutti però va segnalato lo sforzo fatto dall'Associa-

zione Europea dei Costruttori di Moto (Acem) e dal German Road Safety Council (DVR), un ente voluto dal Governo tedesco per affrontare il tema dell'incidentalità stradale. Insieme hanno messo a punto una certificazione delle scuole di guida europee, fatta dai tecnici del DVR.

“Il Motorcycle Training Quality Label – ci racconta al telefono Veneta Vassileva, che in Acem coordina le attività legate alla sicurezza stradale -, è un’iniziativa volontaria che si rivolge alle scuole, che possono fare richiesta del Label. Abbiamo lanciato questa iniziativa insieme al DVR e successivamente è stata sposata anche dalla Federazione Motociclistica Internazionale.

Per ora siamo riusciti a certificare 30 programmi in Europa, con scuole di Austria, Belgio, Germania, Francia, Spagna, Olanda e Svezia. Al momento ci sono in valutazione altri corsi in Grecia, Cipro, Portogallo e anche Italia, con la Federazione Motociclistica Italiana che ha fatto richiesta del Label”.

Come funziona la certificazione?

“Il Label è relativo alla qualità del programma di-

dattico. Quindi il primo passo che una scuola deve compiere è spedire tutto il materiale disponibile, dai contenuti del corso, sia teorico che pratico, alla formazione degli istruttori, passando per le schede di valutazione dei partecipanti. La prima fase è dunque quella di far avere al DVR tutte le informazioni disponibili, in modo che una commissione indipendente di esperti possa fare una prima valutazione”.

“Superato questo step, un gruppo di esperti va a seguire di persona i corsi della scuola. Se anche questo secondo passaggio è positivo, la scuola ottiene il Label”.

E a questo punto?

“Il Label ha una durata di 4 anni, e ogni anno due esaminatori tornano a seguire i corsi della scuola, per controllare che il livello qualitativo sia mantenuto nel tempo. Dopo 4 anni la scuola deve rinnovare il Label e i tecnici tornano a esaminare più approfonditamente il suo operato”.

Quanto costa il tutto?

“Circa 6mila euro. Soldi che vanno al DVR, che non è un’organizzazione governativa, quindi non ha risorse economiche alle quali attingere per svolgere questo tipo di attività. Acem e FIM però sponsorizzano in parte questa iniziativa. Quindi copriamo il 100% delle spese del label per almeno 5 certificazioni l’anno”.

C'è molta risposta da parte delle scuole?

“All’inizio è stato difficile, ora, mano a mano che sempre più scuole aderiscono, il Label diviene sempre più apprezzato, e aumentano le domande d’adesione. Tra l’altro abbiamo avuto il supporto ufficiale dell’European Transport Safety Council (ETSC) e della Commissione Europea, con la precedente commissaria ai Trasporti, Violeta Bulc, che fece un video dedicato al Label. E abbiamo vinto il Road Safety Charter Award”.

C'è un'evoluzione in questo vostro progetto?

“Stiamo pensando a una sorta di competizione virtuosa fra le scuole di guida, con dei punteggi. Un sistema che invogli le scuole con i punteggi più bassi a raggiungere quelle con i punteggi maggiori. Stiamo cercando anche di convincere i paesi che hanno un’offerta limitata di corsi a investire per aumentare tale offerta. E ovviamente vogliamo che se ne parli, che si faccia capire l’importanza della formazione post patente ai guidatori, così che facciano i corsi. L’obiettivo finale ovviamente è la sicurezza”. ■

***Fondatore del portale Motoskills.it**