

"Controlli per prevenire"

Assotrasporti, a margine dell'incidente di Bologna, chiede meno verbali e più attenzione alla qualità di vita degli autisti

Ultima modifica: 07 agosto 2018 16:05

- Stampa
- Condividi
- aA

A 24 ore dall'incidente accaduto lungo la tangenziale di Bologna, costato la vita all'autista della cisterna ed il ferimento di oltre 140 persone, le maggiori associazioni di categoria italiane degli autotrasportatori fanno sentire la loro "voce" in un settore sempre più in crisi.

Secondo Sandiano, presidente di **Assotrasporti** che si è detto costernato per quanto accaduto sul raccordo stradale di Borgo Panigale, crede che la politica delle sanzioni disciplinari praticata dalle forze dell'ordine possa fare poco rispetto ad una serie di bisogni - anche banali apparentemente - che vanno da stazioni di servizio più a misura di "autista" ad adeguati tempi di riposo.

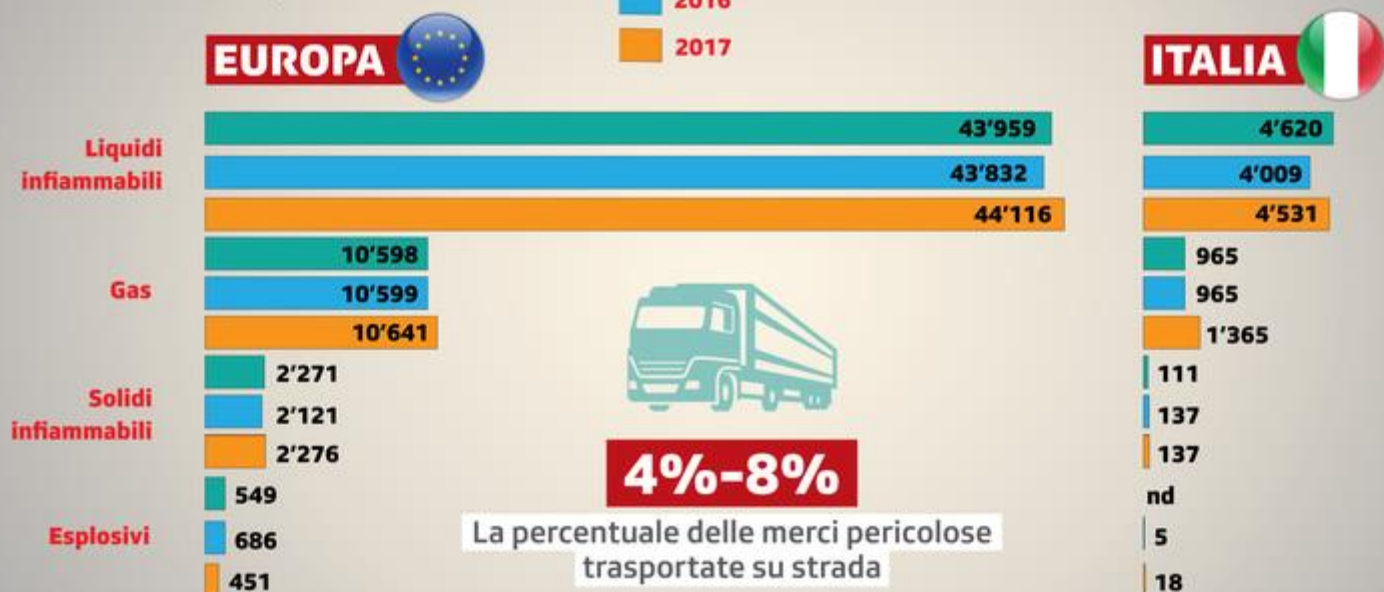
Questi servizi, da tempo richiesti insieme ad altri più strettamente attinenti la categoria, si rivelano particolarmente importanti considerando che ogni giorno sulle strade italiane viaggiano migliaia di camion che trasportano gas, materiali esplosivi e liquidi infiammabili con l'imperativo, nemmeno troppo taciuto, che bisogna arrivare il più presto a destinazione.

LE STATISTICHE

MERCI PERICOLOSE IN TRANSITO

Milioni di tonnellate per chilometro

2015
2016
2017



Fonte: (Eurostat)

Le cifre delle merci pericolose per le strade (Bleff)

Maurizio Longo, presidente di **Trasportounito**, altra associazione di categoria, ha tenuto a spiegare che si deve intervenire in due aree. "Una cosa che la stampa non dice è che, nel dramma, la cisterna ha fatto il suo lavoro impedendo l'esplosione in senso verticale, ma deflagrando verso l'alto. Se così non fosse stato, il numero delle vittime sarebbe stato ben altro. Tengo a dire anche a coloro che si chiedono il perchè quei materiali non viaggino su rotaia, che è impossibile perché sono trasporti a corto raggio. Credo che si debba agire invitando il Ministero ad incentivare i sistemi tecnologici di sicurezza come la frenata assistita o l'avviso di cambio corsia, insomma incentivi per la sicurezza d'obbligo per camion che trasportano merci pericolose". Sullo sfondo di tutte queste discussioni, almeno per l'Italia, vi è la difficoltà economica che colpisce le imprese di autotrasporto. "Difficoltà - conclude laconico Longo - che si scaricano sulla strada"

In Europa, Norvegia e Svizzera comprese, la cifra del trasporto stradale di merci pericolose si aggira attorno a 86 miliardi di tonnellate-chilometro secondo i dati forniti nel 2016 da Eurostat. Un numero che si ottiene moltiplicando le tonnellate di merci trasportate per i chilometri percorsi e che serve nel mondo della logistica a dare l'idea di quanto si trasporta e quanto lontano. Le merci pericolose rappresentano, a seconda dei paesi, dal 4 all'8% delle merci trasportate su strada. Dopo alcuni anni di calo, dal 2013 la percentuale è ritornata a salire: nel 2016 l'aumento è stato del 4% rispetto al 2015. Questo a livello complessivo. Se si guarda da Stato a Stato, le statistiche raccontano storie diverse: in Svizzera, per esempio, la percentuale è calata del 5 e mezzo per cento dal 2015 al 2016

Il trasporto su strada di merci pericolose in Europa è regolato da un accordo firmato in sede ONU a Ginevra nel 1957 ed entrato in vigore nel 1968, e che viene aggiornato periodicamente. Stabilisce le varie classi di sostanze pericolose e le norme che devono essere seguite per l'imballaggio, il trasporto o anche la costruzione dei veicoli e le abilitazioni che i conducenti devono avere. I singoli paesi possono poi decidere di adottare ulteriori regole per "normare" ulteriormente un settore che, non serve un drammatico incidente per affermarlo, in taluni paesi come l'Italia appare davvero in crisi.