

«La tecnologia ha evitato una catastrofe» / INTERVISTA

Genova - Certi tipi di trasporto non hanno alternative, è ipocrita pensare di non utilizzare i mezzi su gomma». È l'opinione di Maurizio Longo, il leader di TrasportoUnito, l'associazione nazionale degli autotrasportatori professionali

MARCO MENDUNI - AGOSTO 08, 2018



Genova - Certi tipi di trasporto non hanno alternative, è ipocrita pensare di non utilizzare i mezzi su gomma». È l'opinione di Maurizio Longo, il leader di TrasportoUnito, l'associazione nazionale degli autotrasportatori professionali. Che suggerisce le sue contromisure: investire subito in tutte le tecnologie che possano garantire la sicurezza.

L'incidente gravissimo avvenuto a Borgo Panigale poteva avere conseguenze ancora più gravi?

«Sì e in questo caso la tecnologia ha aiutato. Il mezzo deflagrato, modernissimo, è stato realizzato in maniera tale che nella più grave delle criticità, l'esplosione avvenga solo verso l'alto. Le pareti della cisterna sono realizzate in questa maniera, proprio per limitare i danni. In caso diverso, la sciagura avrebbe avuto dimensioni molto più gravi».

Ci sono davvero troppi Tir che trasportano sostanze pericolose sulle strade?

«In Italia, si trasportano ogni anno 60 tonnellate di sostanze liquide infiammabili e 8 milioni di gas compressi, liquefatti o disciolti. Ma quello dei Tir è un falso problema perché nel 90 per cento dei casi, parlando di queste sostanze, coprono una distribuzione a corto raggio: 100, 150 chilometri al massimo. Lungo quelle tratte è oggettivamente impossibile ipotizzare un tipo di trasporto alternativo. Un esempio solo, il più semplice e il più quotidiano: per portare i carburanti nelle aree di servizio non possiamo certo usare il treno».

La tecnologia potrebbe aiutare ad aumentare la sicurezza?

«Non c'è dubbio, bisogna lavorare su quella, non ci sono alternative, e non possiamo rischiare di disperdere le forze e le risorse verso altre iniziative meno importanti».

Qual è la cosa più urgente da realizzare?

«Primo provvedimento: incentivare l'Ebs, il sistema di frenata automatica assistita. Blocca il camion di fronte a un ostacolo che gli si para davanti anche se l'autista non fa nemmeno il cenno di frenare, la stessa situazione che si è verificata a Bologna. Ho visto i test, un camion a 80 all'ora si ferma prima dell'impatto».

Poi c'è il rischio del colpo di sonno

«Anche in questo caso, c'è un sistema che si chiama Lgs che entra automaticamente in funzione e suona non appena il Tir cambia corsia, così da avvisare subito con un segnale acustico nel caso in cui la manovra non fosse volontaria. Se non arriva risposta, il camion si ferma».

Si può pensare a un piano di incentivi?

«Gli investimenti vanno mirati bene. La Comunità Europea ci ha imposto di recente di cambiare tutti gli specchi retrovisori dei camion, provvedimento che non mi pare fosse il più urgente da affrontare, mentre ogni incentivo puntato sul connubio tecnologia-sicurezza è doveroso. Intorno al mondo dell'autotrasporto dovrebbero essere molte le cose da soppesare e da rivedere, ma in questa situazione la sicurezza di chi si trova sulle strade non può che essere la priorità».