

Trasporto unito: la corresponsabilità di filiera non funziona

Sessantamila sanzioni ma solo nello 0,5% dei casi viene coinvolta la committenza



Pubblicato

il giorno

22 Dicembre 2022

Da

Andrea Puccini



ROMA – Più del 30% dei mezzi pesanti che viaggiano sulle strade italiane, lo fa a rischio per la sicurezza. Su 176 mila veicoli controllati dalla Polizia Stradale (da gennaio a settembre 2022) sono state comminate circa 60 mila sanzioni fra quelle ritenute più importanti. Del totale delle sanzioni, i proprietari delle merci trasportate ne hanno ricevute, in contemporanea, soltanto lo 0,5% (circa 850) a dimostrazione del

fatto che la “corresponsabilità di filiera” continua a non funzionare. Lo riferisce Trasportounito, per voce del suo segretario generale, Maurizio Longo. “Dati – afferma, commentando il rapporto della Polizia Stradale presentato nell’ambito della “Commissione per la sicurezza stradale nel settore dell’autotrasporto” – che, da un lato, confermano il degrado del settore costretto a viaggiare sulla soglia costante della precarietà, dall’altro il fallimento di qualsiasi politica di filiera con la conseguenza di relegare l’autotrasporto nell’ultimo anello della catena del movimento delle merci in Italia, e quindi esposto a una competizione estrema che spesso si scarica negativamente sulla strada”.



“Gran parte delle irregolarità compiute durante le fasi dell’autotrasporto – aggiunge Longo di Trasportounito – producono vantaggi su tempi di consegna, tariffe e condizioni operative, a favore dei committenti del trasporto, lasciandone però le responsabilità a chi svolge effettivamente il servizio con i propri mezzi. I dati sono eloquenti: il 12% dei conducenti non ha rispettato i tempi di guida e di riposo mentre un preoccupante 11% ha dimostrato irregolarità su pesi, dimensioni e fissaggio del carico”.

Sull’incidentalità in cui sono coinvolti i mezzi pesanti, nonostante il parametro chilometri/incidenti sia in lieve calo rispetto al periodo pre-pandemico i numeri assoluti restano piuttosto alti. “Tra le azioni da intraprendere – conclude Longo – occorre privilegiare quelle aventi capacità di prevenzione piuttosto che ricorrere alle classiche norme repressive post-danni. Ciò significa sviluppare, potenziare e migliorare le infrastrutture stradali, le aree di sosta, la segnaletica, la messaggistica e anche l’uso degli strumenti tecnologici per ridurre le “distrazioni” di tutti i conducenti, responsabili ormai del 49% dell’incidentalità stradale”.