

Ecco le principali sanzioni commesse da autisti di camion: soltanto nello 0,5% dei casi è coinvolta la committenza

Secondo l'elaborazione compiuta da Trasportounito su dati della Commissione per la sicurezza stradale nell'autotrasporto, su circa 60 mila sanzioni soltanto 850 toccano i committenti. Quando invece – sottolinea il segretario Maurizio Longo – «gran parte delle irregolarità producono vantaggi su tempi di consegna, tariffe e condizioni operative, a favore dei committenti, lasciandone però le responsabilità a chi svolge il servizio»

Di **Redazione**

23 Dicembre 2022



Sapete qual è la sanzione più frequente tra quelle con cui la polizia stradale punisce gli autisti di camion? Diciamo che è una sorta di testa a testa, ingaggiato dal **sovraccarico e dal superamento dei tempi di guida e di riposo**, visto che la prima raccoglie **28.407 sanzioni** e la seconda **26.906**. Seguono più distaccati

il **superamento dei limiti di velocità** con 20.541 sanzioni e la **sporgenza del carico** con 4.908.

Ma l'aspetto interessante di questi numeri, registrati nei **primi nove mesi del 2022** e diffusi dalla Commissione per la sicurezza stradale nel settore dell'autotrasporto, viene sottolineato da **Trasportounito** che si è accorta che **dietro a 60 mila delle sanzioni comminate su un totale di 176 mila controlli** effettuati dalla polizia stradale **c'è il coinvolgimento della committenza soltanto nello 0,5% dei casi**. In numeri assoluti in circa **850**. Eppure, in base alle nostre normative **il committente è sempre corresponsabile con il vettore e i subvettori per le sanzioni che questi hanno ricevuto per aver violato le norme sulla sicurezza** della circolazione stradale, salvo i casi in cui abbia stipulato un contratto scritto. Da qui, Trasportounito fa derivare la conseguenza che di fatto **la «corresponsabilità di filiera» continua a non funzionare**.

Il perché lo spiega bene il segretario generale, **Maurizio Longo**, sottolineando come **«gran parte delle irregolarità** compiute durante le fasi dell'autotrasporto **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**». Da tutto ciò emergono – secondo Longo – da un lato **«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».