

Quando eserciti e corti nuziali viaggiavano sui fiumi. Oggi nel nostro Paese oltre l'80 per cento delle merci vengono trasportate sui Tir. Nella Cee la media è del 50 per cento.



SELLE STRADE

I bisonti della strage

Gli autotrasportatori hanno messo in ginocchio la Francia. Potrebbe accadere anche da noi per una politica che ha privilegiato i trasporti privati "su gomma". In particolare per le merci ci si è affidati a migliaia di padroncini in corsa per guadagnare tempo e denaro.

• Antonio Longo

Un sacrificio inevitabile? Il traffico merci condiziona pesantemente milioni di automezzi che si spostano ogni giorno sulle strade italiane. Rallentamenti, tamponamenti a catena, incidenti gravissimi, trovano in un Tir, un'autocisterna, un'autocarro la causa e l'origine. Sembra una maledizione che si ripete so-

D'estate

o con la nebbia aumentano i rischi di chi viaggia

medie ancora più basse, essendo privilegiate, in quei Paesi, le altre modalità di trasporto merci. In Italia, l'evoluzione degli ultimi venti anni vede un aumento del traffico merci via ferrovia del 15,5 per cento, per via fluviale c'è una drastica riduzione di due terzi, quella di piccolo cabotaggio cresce del 30,5 per cento, il trasporto su strada raddoppia di due volte e mezzo e quello aereo triplica. In percentuale, l'autotrasporto nel 1970 copriva il 44 per cento del necessario, nel 1990 quasi il 63 per cento. Ma queste percentuali valgono se si considera soltanto il trasporto per tratti superiori ai 50 km; perché se comprendiamo anche le brevi distanze (fino a 50 km), il trasporto su gomma arriva, come già detto, all'80 per cento.

Uomini e mezzi allo stremo. Ed è un sistema estremamente polverizzato: domina largamente i "padroncini" (73 per cento), cioè coloro che lavorano in proprio, quasi sempre con un solo automezzo e un solo addetto, se stesso. Questo significa, naturalmente, che per ottenere un guadagno o soddisfare un bisogno, bisogna utilizzare "allo stremo" uomini e mezzi. L'autista-padrone eviterà di fare viaggi di ritorno a vuoto, ridurrà al massimo le soste tra un viaggio all'altro, viaggerà alle velocità più alte, tenderà a rimandare

quanto più possibile l'acquisto di un nuovo automezzo. Tutto questo in una concorrenza dura per accaparrarsi qualche cor-

sa in più, per cui c'è anche una guerra al ribasso delle tariffe. È un sistema frantumato e perciò molto debole, che rischia una grave crisi nel 1993, quando la liberalizzazione del traffico tra i Paesi Cee metterà a dura prova la capacità concorrenziale dei nostri "padroncini" con le grandi aziende di trasporto straniere, che offriranno tariffe più basse e capacità maggiori o più articolate di servizi. Migliaia di piccole aziende familiari, a un solo addetto o al massimo con due soggetti (padre/figlio, fratelli), rischieranno la chiusura.

Nebbia in Val Padana. Tre regioni da sole vedono transitare il 40 per cento delle merci: Lombardia, Veneto, Emilia Romagna. Sono zone a più alto "rischio di incidenti", sia per motivi meteorologici che per addensamento di traffico. Con i primi giorni autunnali e fino alla tarda primavera, le piogge, che rendono il fondo stradale scivoloso, la neve, ma soprattutto la famosa

"nebbia in Val Padana", sono tra le cause più frequenti di incidenti gravissimi per il coinvolgimento di decine di veicoli, sui quali spesso si abbatte tutta l'enorme capacità distruttiva dei Tir a pieno carico. E nei mesi estivi lo stesso triangolo è sotto la pressione delle centinaia di migliaia di automobili che portano dai valichi alpini i turisti stranieri ai grandi laghi lombardi, alla riviera ligure, alle spiagge romagnole, alle città d'arte (Venezia, Firenze, Siena, Roma). Ma proprio questo triangolo geografico offrirebbe percorsi e mezzi alternativi al trasporto merci su strada. Leggiamo ogni tanto di convegni sull'utilizzazione delle vie fluviali, il Po soprattutto, ma anche tutta la rete fitta di fiumi che ne sono gli affluenti. Nei secoli d'oro delle corti degli Sforza, dei Visconti, dei Gonzaga, dei Dogi di Venezia, i fiumi della Val Padana costituivano la via privilegiata delle spedizioni di guerra, per trasferire le armate, o dei cor-

PROPOSTE

E provare con i treni-navetta?

La soluzione: i treni-navetta. Una situazione fortemente carente, quindi, quella italiana. Soprattutto perché le soluzioni che si cercano restano a livello ancora da "libro dei sogni", come le varie proposte di trasporto integrato treno+automezzo, tipo di trasporto molto diffuso in altri Paesi europei come l'Austria, la Germania, la Francia. Praticamente, per i lunghi percorsi sulle dorsali nazionali e internazionali, i Tir vengono caricati su pianali che costituiscono veri e propri "treni-navetta", per poi tornare sulla strada quando sono arrivati agli snodi da cui raggiungere la destinazione finale. I vantaggi sono notevoli: anzitutto una maggiore freschezza e lucidità degli autisti, che si risparmiano di guidare per centinaia di km; una minore usura degli automezzi; un minor inquinamento ambientale nei centri abitati. È stato proprio il problema dei gravi disagi provocati dalla rumorosità e dai gas di scarico nei paesini di transito in Austria, dai Tir italiani, che ha determinato negli anni scorsi il blocco delle frontiere al Brennero. La soluzione dei treni-navetta è stata così in qualche modo "imposta" dall'Austria al nostro Paese per risolvere il conflitto commerciale e diplomatico sui permessi di transito per gli autotrasportatori italiani. Accordi internazionali prevedevano una certa quantità di tali permessi, che ogni anno sistematicamente si rivelavano insufficienti, provocando il blocco degli ingressi in territorio austriaco e conseguenti dure reazioni da parte italiana. La soluzione è stata trovata, ovviamente, con l'aumento dei permessi ma con il contestuale impegno del Governo italiano di approntare questi treni-navetta. Naturalmente la loro realizzazione è al di là da venire.

Resta tutto il peso del traffico merci sulle già intasate strade italiane. Resta soprattutto la tragedia di tanti incidenti e di questa strage che ogni anno conta migliaia di morti. È troppo semplicistico additare nei camionisti gli scontenti colpevoli di questa situazione. La vera responsabilità è di una politica dei trasporti assente o miope che si limita a provvedimenti-tampone come la sospensione della circolazione nei giorni caldi dell'esodo o a velleitari controlli con autovelox, più volte contestati anche in sede giudiziaria. Cronotachigrafi e altre strumentazioni per la riduzione della velocità e la registrazione delle modalità di viaggio forse potranno essere più efficaci, insieme con una maggiore responsabilizzazione dei conducenti, aiuti economici e provvedimenti legislativi per favorire la formazione di grandi aziende cooperative tra i padroncini. Occorre soprattutto una capacità di scelte razionali che privilegi il trasporto pubblico su quello privato, per i passeggeri come per le merci. Ma i numerosi progetti fatti in questo senso sono rimasti una esercitazione accademica e sembrano scritti in un libro dei sogni.

Una miopia colpevole. Ma è anzitutto una politica sbagliata e miope del trasporto merci. Mentre altri Paesi europei privilegiavano lo sviluppo del trasporto per ferrovia o per via mare/fiume, i governi italiani si sono mossi in una logica (?) di sostanziale acquiescenza a una crescita selvaggia del trasporto su strada. Attualmente oltre l'80 per cento delle merci vengono trasportate in Italia "su gomma", come si dice tecnicamente, contro una media Cee del 50 per cento. Nei Paesi Bassi e in Belgio si hanno



La patente della discordia

Come funziona la patente a punti? Il principio è quello di combattere l'infrazione sistematica, la violazione del codice come prassi del trasporto. Introdotta per la prima volta nel 1947 nello Stato del Connecticut, è adottata oggi da più della metà degli "States". In Germania e Inghilterra è già una consuetudine pacificamente accettata, in Francia ha provocato il blocco del Paese. La patente a punti dovrebbe diventare tra qualche anno (forse nel 1996, se ne discute al Parlamento europeo) un obbligo comune per tutta la Cee, con lo scopo principale di moderare la velocità, causa prima, in Italia come in Francia, delle migliaia di incidenti mortali che vedono ogni anno coinvolti automezzi pesanti. Nel caso francese, contestato dagli autisti, si parte da sei punti di "credito" ogni tre anni.

Le penalizzazioni, che prevedono sottrazione di punti, vanno da tre per i casi più gravi (ubriachezza, fuga dopo incidente, omicidio colposo), a due (eccessi di velocità superiore del 20 per cento in città e del 30 per cento in autostrada), a un punto in meno (eccesso di velocità entro il 20 e 30 per cento). Raggiunta la penalizzazione totale di 6 punti, c'è la sospensione della patente per sei mesi e l'obbligo di un nuovo esame di guida. Germania e Inghilterra hanno un punteggio di partenza superiore, 18 e 12, ma sono moltiplicati anche i casi di infrazione presi in considerazione.

Le regole del trasporto merci

Vediamo da vicino le regole del trasporto merci in Italia. Per la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto merci occorre, oltre alla carta di circolazione e al foglio complementare, un'apposita licenza o autorizzazione. Inoltre, se i veicoli hanno massa complessiva superiore a 35 q, sono soggetti all'obbligo della revisione annuale. Secondo la normativa comunitaria, in vigore dal 1986, il periodo di guida non deve essere superiore a nove ore al giorno e a 90 ore in un periodo complessivo di due settimane consecutive. Dopo quattro ore e mezzo di guida continuativa il conducente deve osservare una interruzione di almeno 45 minuti. Sui veicoli deve essere montato e utilizzato l'apparecchio di controllo, detto cronotachigrafo, che consente di registrare il tempo, le pause e le interruzioni di guida, e il tempo di disponibilità. In Italia, su tutte le autostrade, il limite massimo di velocità per gli autoveicoli di peso complessivo a pieno carico superiore a 80 q, destinati al trasporto merci o ad altri usi è stabilito in 80 km/ora. Sulle statali, provinciali e comunali il limite è ridotto a 60 km/ora; nei centri abitati vale sempre il limite dei 50 km/ora. I limiti di velocità italiani sono tra i più restrittivi: in altri Paesi Cee si va da un massimo di 100 km/ora sulle autostrade spagnole a un minimo di 64/56 km/ora (a seconda che si tratti di autocarro o autoarticolato) in Irlanda.

I PROSSIMI DIVIETI DI CIRCOLAZIONE PER I MEZZI PESANTI

• Tutte le domeniche fino a Settembre	dalle 7 alle 24	• 1 Agosto	dalle 16 alle 24
Inoltre		• 8 Agosto	dalle 16 alle 24
• Oggi	dalle 16 alle 24	• 15 Agosto	dalle 7 alle 24
• 25 Luglio	dalle 16 alle 24	• 22 Agosto	dalle 16 alle 24
• 31 Luglio	dalle 16 alle 24	• 29 Agosto	dalle 16 alle 24
		• 5 Settembre	dalle 16 alle 24