

In Italia abbiamo un km di strada per ogni km di superficie e se tutti circolassimo contemporaneamente, ci sarebbe un veicolo ogni due metri, cento ogni km



# La sicurezza o il profitto?

*I dati inediti di una ricerca dell'Ares per il "Salvagente": il sette per cento dei veicoli in circolazione trasportano merci. Ma Tir, autocarri e autotreni risultano coinvolti nel tredici per cento degli incidenti stradali e si arriva al venti per cento di quelli mortali.*

• Franco D'Amico

**Il Bel Paese asfaltato e inquinato** Se si guarda con spirito benevolo al governo Amato, almeno un pregio bisogna riconoscerglielo: aver lasciato a casa un ministro "astaltatore" come Prandini che si è distinto per il "rilancio" della costruzione di nuovi tratti autostradali, per raddoppi inutili raccordi ecc.

**I costi umani e ambientali del trasporto merci** Naturalmente non è solo colpa dell'attivissimo bresciano se il Bel Paese è stato ricoperto di strade d'ogni genere e della più varia inutilità. Dal 1980 a oggi oltre 11mila km di asfalto si sono aggiunti a quelli già esistenti. Le strade italiane hanno così superato abbondantemente i 300mila km, in pratica un km di strada per ogni km di superficie con situazioni-limite in regioni come la Liguria (155,5 km di strade per 100 km di territorio), le Marche (141,9 km), gli Abruzzi (135,7 km), l'Emilia Romagna (131,2 km). Aggiungendo a questo l'esplosione della motorizzazione (30 milioni di veicoli), arriviamo alla paradossale conclusione che se gli italiani decidessero di circolare tutti contemporaneamente con tutti i veicoli di loro proprietà, avremmo ogni km di strada occupato da 100 veicoli, un veicolo ogni due metri circa.

I costi ambientali e umani prodotti da questa situazione sono alti e il peso del trasporto merci è particolarmente rilevante. Pur costituendo solo il 7,3 per cento dei veicoli circolanti (ma con una media altissima di km percorsi, circa 80mila all'anno per veicolo), gli automezzi pesanti contribuiscono in maniera decisiva all'inquinamento ambientale. Su circa 711mila tonnellate di composti organici volanti (in prevalen-

za idrocarburi) e 804mila tonnellate di ossidi di azoto, il 35-40 per cento sono da attribuirsi al traffico merci. Il risultato di queste emissioni sono i centri storici invisibili, le malattie respiratorie, l'incidenza dei tumori, il deterioramento dei monumenti.

Per avere un'idea dell'effetto inquinante di queste sostanze emesse dai tubi di scappamento degli automezzi, basti pensare che alcuni meteorologi attribuiscono alle 20mila tonnellate circa di polveri e gas emessi dal vulcano Iliapino Pinatubo nei mesi scorsi lo sconvolgimento atmosferico che ha prodotto in Europa il tempo pazzo delle prime settimane d'estate.

**La strage degli innocenti.** Ma se la percezione dei costi ambientali spesso viene sottovalutata perché difficilmente quantificabile in termini di vite umane e di danno economico misurabile, le cifre degli incidenti stanno lì, nella loro crudezza, come prova inconfutabile di una situazione grave.

In tre cifre percentuali possiamo riassumere questa gravità: i veicoli merci sono il 7 per cento, sono coinvolti nel 13 per cento di incidenti e registrano il 20 per cento di morti.

I dati dell'ultimo quinquennio (1986-90) mostrano un fenomeno sostanzialmente costante: ogni anno circa 1.400 persone (4 al giorno) perdono la vita e 20mila restano ferite in incidenti in cui sono coinvolti automezzi pesanti. Naturalmente la causa di questa accentuata gravità degli incidenti provocati - o

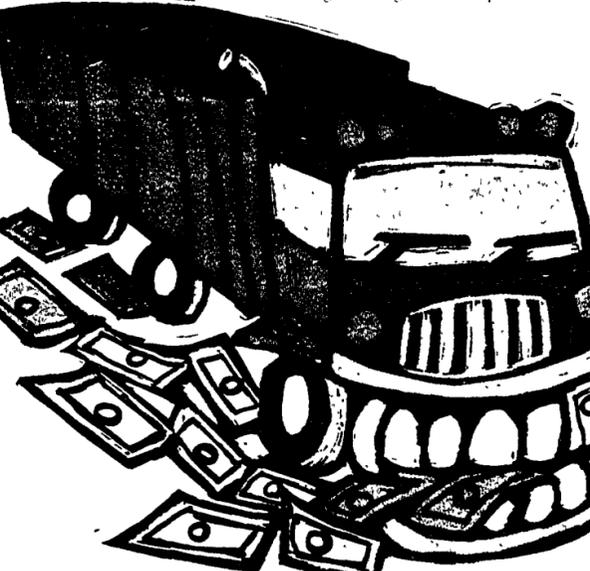
in cui sono stati coinvolti - dagli automezzi pesanti, sta nelle grandi dimensioni di questi veicoli, spesso anche nella tipologia di merci trasportate. Un tamponamento di un Tir inevitabilmente distrugge le autovetture impiccate e non di rado le sostanze trasportate (liquidi infiammabili, altri materiali pericolosi) aggravano la portata dell'incidente. A fare le spese di questa tragica "forza d'urto" oltre ai viaggiatori di autovetture ci sono spesso motociclisti (180 nel 1990), pedoni (118), gente in bicicletta (92).

**Velocità maledetta.** Se osserviamo le cause di questa elevata percentuale di incidenti, troviamo anzitutto la velocità: la soglia di far presto per guadagnare un viaggio in più, contravvenendo alle norme che impongono limiti di sicurezza. Le corse folli dei Tir sulle autostrade sono esperienza quotidiana di tutti, ma anche sulle strade normali si incontrano le migliaia di "padroncini" che fanno il ritorno a vuoto con alti costi e magri guadagni. Si calcola che almeno il 40 per cento dei viaggi fatti da automezzi di questi piccoli operatori siano improduttivi: mancano le forme cooperative che potrebbero migliorare la redditività di un lavoro così duro. Questa elevata indisciplina avviene nonostante una quotidiana attività

repressiva della Polizia stradale: nel 1990 sono state elevate circa 1 milione di contravvenzioni a conducenti di automezzi pesanti e l'infrazione più frequente riguarda proprio il mancato rispetto dei limiti di velocità, con presenza significativa anche di sorpassi azzardati e di invasioni della carreggiata opposta.

La vicenda francese della patente a punti è illuminante sulla difficoltà, per la categoria, di accettare un controllo costante delle violazioni del codice della strada. Nonostante i quasi 10mila morti che ogni anno si registrano in Francia, che è in testa tra i Paesi europei in questa tragica graduatoria, per incidenti stradali di tutti i generi. Il fatto è che tali violazioni fanno ormai parte integrante delle modalità di effettuazione del trasporto su strada, che altrimenti sarebbe antieconomico, a causa della polverizzazione e degli alti costi. Non si deve criminalizzare nessuno. Un sistema diverso di trasporto, che integrasse meglio il trasporto su strada con quello su ferrovia o via acqua, sarebbe pagante per tutti.

A cominciare da loro, i camionisti sotto accusa, che restano una categoria essenziale per la vita produttiva e commerciale di ogni paese.



**LE INFRAZIONI PIU' FREQUENTI COMMESSE DA CONDUCENTI DI AUTOCARRI E AUTOTRENI (ANNO 1990)**

INFRAZIONI AL CODICE DELLA STRADA		
Limiti di velocità	123.275	
Documenti di circolazione	77.730	13,1
Dispositivi di segnalazione visiva	60.170	8,3
Cronotachigrafo	42.141	6,4
Revisioni	32.733	4,5
Sorpasso	28.722	3,5
Divieti e limiti alla circolazione	27.781	3,1
Mano da tenere	15.623	3,0
Altre infrazioni	534.537	1,7
<b>TOTALE</b>	<b>939.712</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazione Ares su dati Polizia stradale

## L'imputato non è il camionista

• Susanna Sobrero

L'imputato è il trasportatore, l'au-  
tista di mezzi pesanti, che ogni  
giorno è costretto dal proprio la-  
voro a percorrere centinaia di chilometri  
lungo autostrade e strade spesso semirur-  
bane, ruota a ruota con i pendolari del  
traffico quotidiano. La pubblica accusa è  
costituita proprio dagli automobilisti, im-  
pauriti da pachidermi alti quattro metri e  
che durante il sorpasso sembrano senza  
fine. È uno scontro che ormai fa parte  
della nostra società, uno scontro che a  
volte nella mitologia peggiore di questa  
società degenera in sfida, in duello. Ab-  
biamo sentito due esponenti delle parti in  
causa, l'avvocato Rosario Alessi, presi-

dente dell'Aci e quindi, in qualche modo  
patronatore degli interessi degli auto-  
mobilitisti e il dott. Ennio Redionigi della  
Fita-Cna.

**Avvocato Alessi, perché in Italia il trasporto delle merci pesanti avviene quasi esclusivamente su gomma?**

La ragione è molto semplice e sta in pochi ma significativi dati: ai 2,8 chilometri di rete ferroviaria per 10mila abitanti nel nostro Paese corrispondono ad esempio 1,32 della Spagna, 1,41 della Germania, 1,62 della Francia. A differenza del nostro, quindi, altri Paesi europei hanno sviluppato, insieme con la rete stradale e autostradale, un sistema di trasporto alternativo. Nel nostro Paese il problema vero è quello dell'insufficienza della rete ferroviaria.

**Quali le conseguenze di questa situazione?**

La conseguenza più evidente è che soprattutto in determinati periodi e su particolari tratti autostradali, come ad esempio su quello appenninico, si viaggia a ri-

schio. In questa affermazione non c'è ovviamente nessuna volontà di criminalizzare il trasporto pesante. Ma è un dato di fatto che le situazioni di pericolo aumentano quando vengono a coincidere in spazi spesso insufficienti.

**Passiamo ora alla "difesa". Dott. Redionigi, come rispondete a chi accusa i trasportatori di essere fra i principali responsabili dei gravi incidenti?**

Intendiamo noi non ci si può porre come difensori di un comportamento scorretto da parte del singolo trasportatore. All'interno del sistema trasporti vi sono lavoratori corretti e scorretti. Mi vorrei, piuttosto, soffermare sul che fare. L'elenco delle cause è quello di sempre. Intanto le infrastrutture: una rete viaria in perenne manutenzione, con una segnaletica che solamente adesso sta cominciando a migliorare, la necessità di alleggerire il traffico attraverso un aumento della quota ferroviaria. Principalmente, però, si tratterebbe di ristrutturare tutto il sistema dei tra-

sporti. E, infatti, che spesso i trasportatori corrono per recuperare i tempi persi al carico e scarico, i tempi persi per gli intasamenti del traffico. Sono questioni che non si possono eliminare con una multa. E, abnorme dire questo, ma è vero, non si tratta di fare i corporativi a oltranza. Bisogna provare ad agire su tutti i fattori. Poi potremmo avere anche la mano più pesante di quella dei francesi, ma prima dobbiamo perfezionare il sistema.

**Forse una minor polverizzazione del settore potrebbe contribuire a rendere più razionale il sistema?**

Certamente. E la risposta sta nella legge sulla ristrutturazione, legge che noi abbiamo costruito e fatto approvare proprio per arrivare ad avere una diversa dimensione di impresa. La legge prevede incentivi per l'esodo dal settore di

lavoratori in età avanzata e che lavorano con mezzi inadeguati, altro punto qualificante sono gli incentivi all'accorpamento fra le imprese. L'ideale sarebbe che la nostra impresa di medie dimensioni risultasse presente in tutte le fasi del trasporto, che diventasse un interlocutore reale e centrale del sistema della distribuzione.

**Come vedreste un maggior collegamento tra ferrovia e strade?**

La risposta è lapidaria. Il maggior collegamento fra ferrovie e strade si realizza in primo luogo se a dirigere le Ferrovie ci va della gente che deve fare i conti con il sistema costi-ricavi. Finché questo non accade, noi saremo in questa situazione: parole tante e fatti niente.