

RASSEGNA STAMPA



www.ttsitalia.it



13.06.2012

L'autotrasporto italiano riduce l'incidentalità

Il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori – nell'ambito della **IV Campagna sulla sicurezza stradale TrasporTiAmo** – rende noti i dati sull'incidentalità dei veicoli commerciali che però, a causa della mancanza di dati statistici ufficiali, non tengono conto della distinzione tra veicoli in conto proprio e veicoli conto terzi (che esercita l'attività in modo professionale, essendo iscritta ad un Albo). Questo impedisce una corretta valutazione del fenomeno e, di conseguenza, l'elaborazione di misure efficaci a contenerne gli effetti più pericolosi.

L'autotrasporto italiano tra il 1991 e il 2010 ha ridotto del 46,6 il numero di vittime negli incidenti in cui è stato coinvolto scendendo - nei 20 anni considerati - da 502 a 268 deceduti. Anche gli incidenti ed i feriti sono diminuiti negli ultimi 10 anni, i primi del 17,9% (da 15.721 del 2000 ai 12.897 del 2010) i secondi dell'1,7 (dai 10.936 a 10.749). In particolare nel 2010 sono stati coinvolti in incidenti stradali 27.346 veicoli autocarri e motocarri, pari al 6,9% del totale. Ma la statistica non distingue tra veicoli adibiti al trasporto in conto proprio e al trasporto in conto terzi, due settori i cui comportamenti sono enormemente differenti per dimensioni, carichi, localizzazioni e percorrenze.

Il trasporto in conto proprio impiega, nella maggior parte dei casi, un furgone - o un veicolo leggero - utilizzato da artigiani manutentori, su tratte di medio-breve percorrenza, prevalentemente urbane. Il trasporto in conto terzi opera invece con veicoli pesanti, su lunghe percorrenze, avvalendosi di autisti professionali ed è sottoposto a vincoli di legge e rigorosi controlli per l'accesso al mercato e alla professione, per i tempi di lavoro e di riposo, per le dimensioni e il peso dei carichi, per la regolarità e la manutenzione del veicolo.

RASSEGNA STAMPA



Per meglio comprendere questo fenomeno è importante dividere in veicoli con peso al di sotto delle 3,5 tonnellate a pieno carico (leggeri), e i veicoli al di sopra di tale peso: nel 2010 il parco circolante dei veicoli commerciali era composto da quasi quattro milioni di unità (3.983.502), suddivisi, secondo i dati Aci-Istat, in 1 milione circa di veicoli leggeri e i restanti 400 mila di veicoli pesanti. Ma la gran parte dei veicoli che operano in conto terzi (il trasporto merci professionale) è concentrato nella quota al di sopra delle 3,5 tonnellate: dei 461.292 veicoli di aziende iscritte all'Albo degli autotrasportatori solo 104.261 sono i veicoli leggeri. È evidente che, anche se una parte dei veicoli più «leggeri» (ad esempio i distributori urbani) è impiegata in attività per conto terzi, la grande maggioranza dei veicoli al di sotto delle 3,5 tonnellate di peso totale a terra è in circolazione per trasporti in conto proprio, anche se le rilevazioni statistiche non sono in grado di rilevare la differenza.

La mancata distinzione fra conto proprio e conto terzi produce anche un altro effetto - conseguente, ma non quantificabile - sulla ripartizione del numero di incidenti stradali in cui sono coinvolti veicoli commerciali in città. Le rilevazioni si limitano a conteggiare (dati Aci-Istat 2010) 211.404 sinistri in totale, di cui 160.049 (il 75,7%) su strade urbane. Analogamente, per quanto riguarda morti e feriti, la percentuale dei primi sulle strade urbane è del 43% (1.759 su 4090) e quella dei secondi è del 72,1% (218.383 su 302.735).

Ma sulle strade urbane i veicoli più pesanti (prevalentemente utilizzati per il trasporto merci in conto terzi) spesso non possono circolare per le zone a traffico limitato, per le stesse dimensioni delle strade o per altri tipi di limitazioni. Dunque, la quota di incidenti, vittime e feriti in città, «condivisa» da tutti i veicoli commerciali, va depurata e attribuita principalmente a quelli più leggeri, dediti prevalentemente al conto proprio e quindi non al trasporto «professionale».

L'Istat appare consapevole della necessità di una revisione delle rilevazioni in questo settore, dal momento che nel dicembre scorso ha avviato una riflessione per individuare le criticità del sistema attualmente adottato e rinnovare lo schema di raccolta dei dati, ponendo maggiore attenzione ai singoli settori del trasporto. Un'analisi statistica basata su rilevazioni più dettagliate permetterebbe, infatti, di precisare meglio le aree di intervento per migliorare la sicurezza stradale nel settore dell'autotrasporto merci, considerato che maggiore attenzione va rivolta al trasporto in conto proprio che, attualmente, sfugge a quei vincoli normativi e a quei controlli rigorosi cui è soggetto il trasporto professionale.