

Uominietrasporti.it
03.12.2012



3 dicembre 2012

Come si fa a incidere sulla sicurezza stradale se non si conosce in maniera puntuale cosa accade sulle strade? Come si fanno ad attuare politiche di sensibilizzazione se non esiste una fotografia di ciò che si vuole andare a rimuovere? Il convegno in tema di controlli su strada nell'autotrasporto, promosso dall'Albo e svoltosi venerdì 30 novembre a Verona, ha girato essenzialmente intorno a questi interrogativi. Qualche numero – come tradizione – lo ha fornito il coordinatore della campagna e responsabile dell'Ufficio Studi e sicurezza dell'Albo, **Rocco Giordano**, per ricordare che nell'autotrasporto gli incidenti sono diminuiti del 17,9% in dieci anni (2000-2010) e le vittime del 20% in venti anni (1991-2010). Ma ciò detto bisogna affinare le statistiche, stringendo le maglie della raccolta dati. Giordano al riguardo ha sottolineato che sfuggono al controllo sia la gran parte del circolante per il trasporto in conto proprio (solo 450 mila su più di 3 milioni e mezzo di veicoli leggeri opera in conto terzi, è iscritto all'Albo ed è quindi soggetto a obblighi e verifiche), sia i dati sul cabotaggio, sia molti altri indici di rilevazione in grado di determinare con maggior precisione le cause reali degli incidenti. E proprio per stimolare tale raccolta Giordano ha proposto di costituire a Verona un appuntamento annuale di controllo e di verificare dei dati sulla sicurezza stradale. Ma al di là dei dati, rimane il fatto che i controlli all'autotrasporto – come ha precisato il dirigente dell'ufficio controllo sull'autotrasporto del ministero, **Paolo Sangiorgio** – richiedono strumenti specifici come i Centri mobili di revisione ed elevata specializzazione degli operatori chiamati a individuare violazioni alle regole del mercato come il cabotaggio abusivo o la falsificazione dei permessi CENT.

Quanto tali violazioni incidano sulla sicurezza della strada è stato evidenziato da **Paolo Uggè**, presidente di Fai-Contrasporto, il quale ha ribadito che nella composizione del prezzo a cui viene offerto il servizio di autotrasporto vi sono costi «incomprimibili» direttamente connessi alla sicurezza, perché incidono sulle condizioni «minime» in cui il trasporto viene effettuato (i costi di manutenzione, i pedaggi autostradali ecc.). Condizioni che non a caso la legge ha fissato perché considera prioritario l'interesse sociale (la sicurezza) rispetto a quello economico (il libero mercato). Anche se Uggè, un po' a sorpresa, si è detto disponibile, attraverso un dialogo aperto delle parti, a modificare l'art. 83 bis.

In che modo si potrebbe modificare? Un'ipotesi l'ha sollevata **Maurizio Riguzzi**, docente di Diritto europeo dei Trasporti presso l'Università di Verona, suggerendo di percorrere un'ipotesi che permetta l'applicazione dei «costi minimi» unicamente ai contratti verbali, ma riservando al tempo stesso ai contratti scritti una serie di facilitazioni e di garanzie per gli autotrasportatori che li accettano. Un'ipotesi che in sala non ha mancato di sollevare qualche contestazione. Ma d'altra parte i convegni si fanno per discutere. O no?

Condividi |   