

# RASSEGNA STAMPA

## TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

TRASPORTARE OGGI

www.trasportale.it

05.12.2012

### Sicurezza: occorrono dati precisi

05-12-2012

Ultima  
modifica  
il 06-12-  
2012

Share < Condividi l'articolo!

Proseguono gli incontri e le iniziative nell'ambito di **TrasporTiAmo**, la **IV Campagna sulla sicurezza stradale promossa dall'Albo degli Autotrasportatori**.

Si è recentemente tenuto a Verona un Convegno sul tema **"La sicurezza dell'autotrasporto: i controlli su strada"**, che ha evidenziato come la mancanza di dati certi pregiudichi la possibilità di elaborare, e quindi attuare, strategie in grado di incidere efficacemente sulla sicurezza stradale, soprattutto nel comparto dell'autotrasporto.

Dopo che il presidente dell'Albo, **Bruno Amoroso**, ha illustrato i temi di fondo della campagna, ribadendo l'impegno dell'organismo a sostegno della sicurezza stradale, il coordinatore della campagna e responsabile dell'Ufficio Studi e sicurezza dell'Albo, **Rocco Giordano**, ha in primo luogo ricordato che, nel **2010**, gli **autocarri** e i **motocarri coinvolti (il che non significa responsabili) in incidenti stradali è stato il 6,9% del totale, contro il 67,8% delle autovetture e il 13,2% dei motocicli. Inoltre nell'autotrasporto gli incidenti sono diminuiti del 17,9% in 10 anni (2000-2010) e le vittime del 20% in venti anni (1991-2010).**

Ma per garantire ancora maggiore sicurezza sulle strade italiane, ha aggiunto Giordano, occorrono dati più precisi: a tutt'oggi, sfuggono, infatti, 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 ad obblighi e verifiche), sia i dal sul cabotaggio e in particolare nei cosiddetti «punti neri», sia molti altri indici di rilevazione in grado di determinare con maggior precisione le cause reali degli incidenti. All'origine di tale incertezza, una raccolta di dati ancora poco dettagliata che, peraltro, non tutti gli organismi incaricati delle rilevazioni inviano tempestivamente ai database centrale. Anche questi ultimi, infine, sono diversi e non omogenei e, quindi, producono dati spesso imprecisi e discordanti.



Giordano ha concluso proponendo di costituire proprio a Verona un appuntamento annuale di controllo e di verificare dei dati sulla sicurezza stradale, per superare questa impasse e affinare sempre di più le procedure di ricerca e le tecniche di analisi, di cui c'è bisogno in particolare, per la sua complessità, nel settore dell'autotrasporto.

Della necessità di migliorare la metodologia di raccolta dei dati, del resto, è consapevole lo stesso Istat.

Lo ha confermato, nel corso del dibattito, il comandante della Polizia municipale di Verona, **Luigi Altamura**, chiamato a far parte proprio della commissione istituita dall'Istat per mettere a punto nuovi criteri di rilevazione.

Il dirigente dell'ufficio controllo sull'autotrasporto del ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, **Paolo Sangiorgio**, ha ricordato l'impegno sia del ministero, sia delle forze dell'Ordine, nei controlli su strada che richiedono - oltre ai Centri mobili di revisione - una serie di competenze degli operatori (per i quali sono stati avviati proprio dall'Albo corsi di formazione) che devono essere in grado di individuare le numerose violazioni alle regole del mercato: dal cabotaggio abusivo alla falsificazione dei permessi CEMT, che consentono la circolazione in tutti i Paesi europei.

Quanto tali violazioni incidano sulla sicurezza della strada è stato evidenziato in particolare 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 di costi «incomprimibili» direttamente connessi alla sicurezza, perché incidono sulle condizioni «minime» di sicurezza in cui il trasporto viene effettuato (i costi di manutenzione, i pedaggi autostradali ecc.) e che l'attuale legge, contestata dalla committenza, rispetta - come riconosciuto anche dal TAR del Lazio - la priorità dell'interesse sociale (la sicurezza) su quello economico (il libero mercato) e che è possibile modificare la norma vigente unicamente attraverso un dialogo aperto tra le parti.**

Proprio sulle ipotesi di modifica della norma in discussione è intervenuto **Maurizio Riguzzi**, docente di Diritto europeo dei Trasporti presso l'Università di Verona e componente del Comitato scientifico della disiolta Consulta per la logistica e l'autotrasporto per suggerire di percorrere un'ipotesi che permetta l'applicazione dei «costi minimi» unicamente ai contratti verbali, riservando ai contratti scritti una serie di facilitazioni e garanzie per gli autotrasportatori che li accettano.