

le scuole, come abbiamo già fatto, per fare in modo che si assuma una maggiore consapevolezza dei rischi che si corrono. Siamo comunque soddisfatti del grande impegno e della grande passione che il nostro personale mette nella propria attività, e l'aumento del 2 per cento dei controlli rispetto al 2016 lo testimonia».

CI SONO comunque molti altri dati su cui fare una riflessione, par-

DI CHI... DUE... E... E... E...

tendo ad esempio dalla legge sull'omicidio stradale approvata nemmeno un anno fa e che ha già cominciato per fortuna a far sentire i suoi effetti. Infatti nel 2017, in Toscana, gli incidenti con fissa e ommissione di soccorso sono diminuiti del 64 per cento. Tornando

alle cattive abitudini, sono aumentate le infrazioni contestate per il mancato uso delle cinture di sicurezza (dalle 6.094 del 2016 alle 6.502 del 2017 con un incremento pari al 6,7 per cento) mentre tra i 71.593 conducenti controllati con etilometri, alcool test e drug test

sono stati 1070 quelli sanzionati per guida in stato di ebbrezza alcolica (l'8% in meno rispetto all'anno precedente) e 47 i denunciati per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Ma il 2017 per la polizia stradale della Toscana è stato anche l'anno delle cosiddette «ope-

controllati 21.579 veicoli, contro i 19.975 dello scorso anno (pari all'8% in più) ed accertate 6.165 infrazioni, contro le 5.533 del 2016 (11,4% in più). IN questa fase, infine, i controlli riguardano anche la campagna di sensibilizzazione «Inverno in sicurezza», con accertamenti specifici sul corretto equipaggiamento e in particolare sull'uso di pneumatici per la stagione o catene a bordo. Gli automobilisti sono avvertiti...

Monica Pieraccini
FIRENZE

LE STRADE toscane sono più sicure di qualche anno fa, ma è bene non abbassare la guardia, perché la situazione potrebbe deteriorarsi in breve tempo. Così la pensano i camionisti toscani, che plaudono alla variante di valico, ma che chiedono manutenzione e miglioramenti sulle strade provinciali. I mezzi pesanti che partono dalla regione, nell'80% dei casi fanno tratte non molto lunghe, che restano entro i 150 chilometri, e quindi in Toscana o al massimo raggiungono le regioni limitrofe. In tanti casi non si usano le autostrade, ma strade minori, dove ci sono buche, mancano aree di sosta e dove la sicurezza è ancora un miraggio.

«**A LIVELLO** di Al, con la variante di valico - commenta Roberto Tegás, vicepresidente nazionale e presidente fiorentino di Conafri-gianato trasporti - c'è stato un grandissimo miglioramento. L'infrastruttura permette di risparmiare tempo e denaro e di guidare senza stress». Ma ci sono ancora tante strade minori poco sicure, che spesso vengono vietate alla circola-

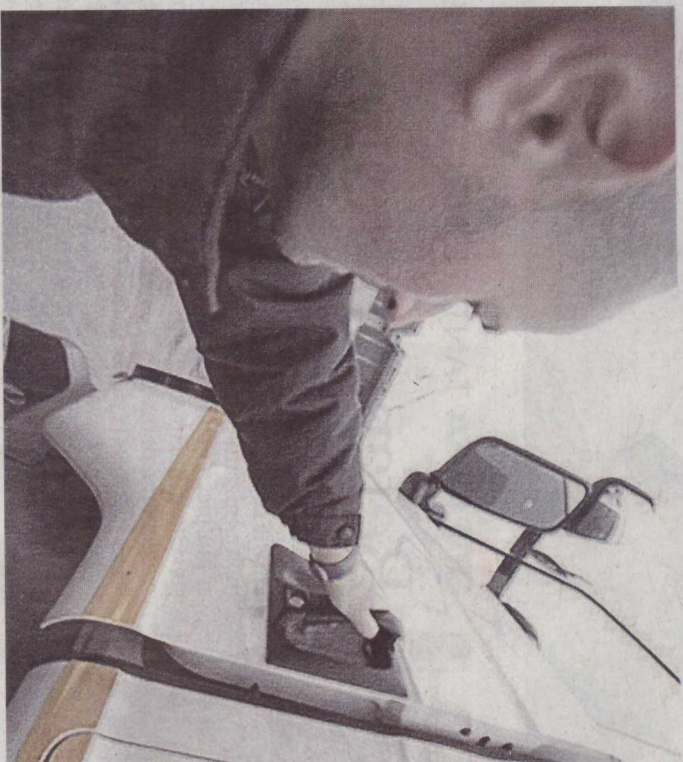
L'APPELLO INDICE PUNTATO SULLE VIABILITÀ PROVINCIALI E I RIMPALLI I camionisti: « Variante di valico ok Ma ora pensate alle viabilità minori »

zione dei mezzi pesanti. Come per esempio la Firenze-Pisa-Livorno. «Per sistemarla ci vorrebbero interventi da 100 milioni di euro - sottolinea Tegás - ed è per questo che la Regione ogni tanto ripropone di metterla a pagamento». Superstrade, raccordi autostradali



Settemila imprese e ventimila addetti

Sono i numeri del settore trasporto merci in Toscana. Per i sindacati, oltre alla messa in sicurezza delle strade, mancano gli accessi anche ai poli logistici della regione.



TRATTE Nell'80 per cento dei casi non superano i 150 chilometri

rappresentano ancora un problema e uno stress per la categoria. «La maggior parte della rete viaria è gestita dalle province, che non ci sono più e che non hanno i fondi per la manutenzione. Lì avrebbe la Regione - fa presente Michele Santoni, portavoce del settore trasporto merci della Cra Fita Toscana - ma che non ha le competenze. Insomma, c'è un rimpallo di responsabilità e intanto nessuno pulisce i fossi, fa manutenzione a gallerie e viadotti. La questione viene risolta troppo spesso mettendo il divieto di circolazione ai mezzi pesanti, non lo riteniamo giusto».

UN PALLIATIVO che va a discapito delle 7mila imprese e dei 20mila addetti del settore trasporto merci in Toscana, che devono passare da strade alternative e allungare i tempi di percorrenza. Secondo Santoni, l'elenco delle strade da mettere in sicurezza è lungo: mancano gli accessi ai poli logistici come l'interporto di Prato e Livorno, Calenzano è ancora un imbuuto, va migliorato l'accesso alla Garfagnana. E ancora E45, Siena-Grosseto, Siena-Bettolle, Aurtilla, Cassia. Oltre alle infrastrutture, servono strutture, quindi aree di sosta e servizi: sulle autostrade, sulla Fi-Pi-Li, sulla Siena-Grosseto.