

Centrale la questione dei tempi di guida

«Il mancato rispetto dei riposi resta tra le violazioni più frequenti. Insistiamo molto con gli autisti ma anche con le forze dell'ordine»

Chiediamo di aumentare il contributo per ottenere la patente per i mezzi pesanti

IGOR SARTORI

Confartigianato trasporto merci

Giulia Armeni

●● **Formazione e informazione.** La ricetta di Confartigianato per contrastare la piaga degli incidenti stradali è la stessa da oltre vent'anni. Erano infatti i primi anni Duemila e la situazione sulle strade beriche era ben più sanguinosa e drammatica quando l'associazione collaborò alla stesura dei principi di "Siamo tutti sulla stessa strada", il progetto realizzato assieme all'albo nazionale trasportatori. Un progetto «sempre attuale», come ricorda Igor Sartori, presidente della categoria trasporto merci, che con il responsabile di categoria Maurizio Petris è impegnato ogni giorno nella diffusione di buone pratiche per la prevenzione e la lotta alle tragedie sull'asfalto. Tanto più alla luce degli obiettivi globali lanciati dall'Oms, che ha avviato il Decennio d'azione per la sicurezza stradale 2021-2030: ridurre il numero di morti e feriti di almeno il 50% in questo arco temporale. Un piano che integra l'ambizioso obiettivo europeo che punta a eliminare le morti su strada entro il 2050. Traguardi non semplici da raggiungere. Per-

ché spesso da modificare ci sono abitudini, usi, costumi e soprattutto malcostumi di chi si mette al volante.

Di qui il lavoro svolto da Confartigianato con le sue mille imprese del mondo dei trasporti (1.500 quelle iscritte all'albo dei trasportatori).

«Per arrivare a questi obiettivi ognuno di noi deve dare un contributo e il compito di Confartigianato, come soggetto intermediario, è anche promuovere iniziative che vadano in questa direzione», sottolinea Sartori.

In questo senso, prosegue il referente di categoria, «l'intero sistema associativo sta facendo la sua parte, per cui accogliamo con interesse e soddisfazione tutte le occasioni, come il forum odierno, finalizzate a tenere alta l'attenzione sulle tematiche della sicurezza e della mobilità». Per rendere gli spostamenti e i viaggi a breve, media e lunga percorrenza sempre più sicuri serve infatti «una combinazione di norme ed iniziative».

A livello regionale, per esempio, da dieci anni è in funzione un protocollo con i comandi di polizia stradale del Veneto che hanno prodotto e producono un fitto calendario di appuntamenti e incontri destinati al trasporto professionale, per gli autisti che si occupano di trasporto di merci e persone.

Tra le tematiche, restano centrali i tempi di guida, con l'importanza dell'osservanza dei riposi. «Ci avvaliamo dei dati della polizia per sapere su quali argomenti bisogna

“battere” maggiormente e sapendo che il mancato rispetto dei tempi di riposo è una delle violazioni più frequenti e sanzionate, insistiamo molto su questo», ribadisce Sartori. Che evidenzia poi come siano proprio le stesse imprese a chiedere alle forze di polizia di effettuare maggiori controlli, specie sui mezzi in arrivo dai Paesi dell'Est, mezzi «spesso vecchi e inadeguati». Inoltre è più difficile reperire autisti italiani e vicentini. «Fare il trasportatore è un mestiere che oggi non attira più come una volta, quando il sogno di tanti era mettersi al volante di un bolide e attraversare l'Italia e l'Europa - ripercorre Sartori - anche per questo come Confartigianato nazionale si sta chiedendo di aumentare il contributo per l'abilitazione della patente superiore previsto dal decreto Infrastrutture». Uno stanziamento del Governo che indica in mille euro il bonus rivolto ai giovani (under 35) che vogliono ottenere la patente di guida per i mezzi pesanti, su circa 5 mila euro che servono per la certificazione. Da Confartigianato la richiesta è di portare la cifra ad almeno tremila euro e, al contempo, di alzare l'età dei beneficiari da 35 a 39-40 anni. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Meglio i comandi vocali del touch screen»

«Gli schermi possono distrarre perché si distoglie lo sguardo
Con i nostri autisti insistiamo sempre sulla prevenzione»

“Doveroso il riposo per i trasportatori, ma le strutture devono essere adeguate”

Rudy Mariotto

Trasporto merci Confindustria

Giulia Armeni

●● Tecnologia e infrastrutture. È attraverso il combinato disposto di questi elementi che si può e si deve intervenire per aumentare sempre di più la sicurezza sulle strade. Ne è convinto Rudy Mariotto, presidente della categoria trasporto merci, persone e spedizionieri di Confindustria Vicenza. Ma l'innovazione «che ci sta portando misurabili miglioramenti grazie alla costante evoluzione» non dev'essere fine a se stessa, perché «altrimenti si corre il rischio di ottenere l'effetto contrario». Troppo tech, specie se applicato agli schermi touch in uso nelle auto, nei furgoni, nei camion, «costringe a distogliere lo sguardo e l'attenzione dalla strada, mentre chi conduce un veicolo non può permettersi neppure un istante di distrazione», ammonisce Mariotto. Il riferimento è, anche, alla recente miniriforma del codice della strada, che ha inasprito le regole sul divieto di uso di device al volante. Dal 10 novembre, con la pubblicazione in Gazzetta ufficiale del decreto

legge infrastrutture e trasporti, convertito in legge, si vieta l'utilizzo mentre si guida anche di tablet, notebook e computer portatili e non più solo dei telefonini. Di tutto ciò, insomma, che comporti anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante. «Per questo sarebbe meglio prevedere comandi vocali nei sistemi di bordo, perché un touch screen a volte diventa davvero un altro telefonino e in questo senso mi sento di rivolgere un appello alle case costruttrici», sottolinea Mariotto. Che da parte sua, come rappresentante di categoria, assicura: «Con i nostri autisti non ci stanchiamo di fare prevenzione, sensibilizzazione e aggiornamento insistendo sull'importanza di essere sempre vigili e presenti, telefonino mai, ma nemmeno tutto ciò che può costituire un pericolo per l'utenza debole della strada, pedoni e bici ma anche vetture, perché lo sappiamo bene che un minimo movimento di un camion a destra o sinistra rispetto alla corsia può essere pericoloso».

Altro discorso è invece la tecnologia che, dalle telecamere ai radar, sta riducendo notevolmente le gravi problematiche legate ai “punti ciechi” dei mezzi pesanti: «Le telecamere al posto dello specchietto sono una grande conquista – spiega Mariotto – così come sono importantissimi radar e sensori, che consentono di “vedere” l'esterno dell'angolo della motrice destra inferio-

re, ovvero quel punto che altrimenti non sarebbe inquadrabile e dove, spesso, non vengono viste le biciclette ferme al semaforo, per esempio». Parimenti importante resta il rispetto delle normative di viaggio e in primis dei tempi di riposo – altro aspetto su cui i conducenti delle imprese di Confindustria vengono catechizzati: «Le regole in questo senso sono molto stringenti ed è giusto che sia così perché si è visto che una diminuzione degli incidenti c'è stata».

Ma se si vuole garantire il giusto riposo ai camionisti, è necessario che anche le infrastrutture si adeguino. Come le aree di servizio, «spesso stracolme e insufficienti. Se non c'è posto nelle aree di servizio, i trasportatori escono dall'autostrada, con tutti i rischi conseguenti – evidenzia Mariotto – Va aumentata la capienza di queste zone, solo così si eviterà di immettere il traffico pesante nella rete stradale urbana». Guardando alle infrastrutture “di casa”, Mariotto auspica non solo la veloce messa in funzione della bretella dell'Albera, ma la rapida prosecuzione anche del secondo tratto: «Non possiamo semplicemente spostare il traffico al Botteghino, bisogna completare l'attraversamento per non congestionare la circolazione». Da sciogliere anche il nodo di Montecchio, «svincolo cruciale perché li passa tutto, autostrada, alta velocità, Pedemontana».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO FERROVIARIO

«L'alta velocità cambierà il sistema dei trasporti»

Non solo gomma e asfalto. La sicurezza si raggiunge anche potenziando e affiancando il trasporto su ferro e rotaia. In altre parole, treni. «La ferrovia è strategica nel nostro territorio, ci consentirebbe di togliere moltissimi camion dalle strade», ricorda Mariotto. Di più: «Con l'alta velocità/capacità, dunque con il raddoppio dei binari, si potrà creare davvero un'autostrada alternativa che cambierà radicalmente il sistema dei trasporti». Una rivoluzione necessaria in ottica di sicurezza stradale, sia di transizione ecologica. Dal punto di vista della sostenibilità ambientale, sono pensabili i camion elettrici? «Ci sono dei progetti, la tecnologia sta andando avanti ma non sono presenti oggi – ammette Mariotto – C'era il piano per una sorta di filobus dei mezzi pesanti, per metterli su binari come i tram, per capirci, ma si tratta appunto di idee». Altra cosa è la sostituzione del parco camion con sistemi a gas e non più a diesel: una scelta "green" che però sta mostrando alcuni punti deboli. «Tante aziende

hanno cominciato ad orientarsi sui camion a gas, addirittura facendo investimenti massicci e acquistando decine di veicoli per poi trovarsi, come sta accadendo, con il prezzo del gas, quadruplicato». Benissimo la transizione ecologica, insomma, «ma dev'essere essa stessa sostenibile e frutto di decisioni pragmatiche e non ideologiche: oggi ci sono camion diesel di ultima generazione che hanno un impatto ambientale ridottissimo». Quanto all'elettrico, «se oggi avessimo tutti veicoli elettrici non avremmo l'energia sufficiente per alimentarli e saremmo probabilmente costretti a riattivare vecchie centrali per produrla». Meglio procedere uno step dopo l'altro, conclude Mariotto, che fa notare anche come già le ultime infrastrutture, come la Pedemontana, incidano positivamente sull'ambiente: «Rendono più scorrevole il traffico, evitando le code e contribuendo a migliorare la qualità dell'aria». **G.Ar.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Autotrasporti Confindustria Vicenza insiste sull'aggiornamento e sulla sensibilità degli autisti dei mezzi pesanti