

RUOTE D'ITALIA 19 LUGLIO 2023

SICUREZZA: BASTA CHIACCHIERE, APPLICHIAMO LE NORME CHE ESISTONO

In questi ultimi tempi registriamo, quasi giornalmente, incidenti che vedono coinvolti i mezzi pesanti. Non è ancora partita la “caccia all’untore”, solitamente messa in scena dai certi gazzettieri per riempire le cronache dei giornali, ma con la pausa estiva torneranno in auge. Ovviamente anche questa abitudine è riconducibile al dilagare di un certo modo di fare informazione, che mira unicamente a sollecitare l’emotività del lettore, rinunciando del tutto ad indagare a fondo le cause che sono all’origine degli episodi incriminati. L’importante è riempire le pagine e trasformare delle tragiche notizie, che riguardano anche la perdita di vite umane, in un fatto di cronaca.

Approfondire le ragioni? Troppa fatica! Eppure, nel prendere a riferimento gli ultimi episodi che vedono coinvolti dei mezzi pesanti, sarebbe giusto riflettere su alcuni argomenti che forse meriterebbero una diversa attenzione da parte di chi sta lavorando, giustamente, per apportare modifiche al Codice della strada.

Esaminando l’ultimo incidente, in ordine di tempo, occorso nella giornata di lunedì sulla A 8 dove un mezzo pesante ha invaso la corsia opposta, emergono alcune considerazioni in base a quanto si legge sui giornali. Lo sbandamento sarebbe stato provocato dallo scoppio di uno pneumatico. Pertanto, la prima domanda dalla quale partire è sulle condizioni della gomma: era forse ricoperta? La seconda, altrettanto importante, riguarda le condizioni del conducente: aveva effettuato le ore di riposo previste? Quali disposizioni aveva ricevuto per la consegna delle merci? Infine, sarebbe doveroso interrogarsi sulle condizioni generali del mezzo: la revisione era stata effettuata nei tempi previsti? (Dubbio legittimo, viste le carenze più volte segnalate ed ancora non risolte, per quanto riguarda la revisione dei mezzi pesanti). A tutte queste domande dovrebbe essere fornita una risposta chiara, prima di poter dare un giudizio sull’accaduto.

Questo ed altri incidenti rilanciano l’esigenza, più volte segnalata, del coinvolgimento delle Autorità alle quali leggi molto chiare demandano precise responsabilità. Il Dlgs 286 ed il codice della strada prevedono che, in caso di incidenti con decessi o feriti gravi, si verifichino le responsabilità di tutti gli attori della filiera, ivi compresi i committenti. Quante ne sono state effettuate finora?

Sarebbe interessante che il ministro faccia compiere una verifica sul rispetto del disposto di legge, così come sarebbe forse il caso, in sede di modifica del codice della strada, prevedere la ripresa dei controlli su strada, da effettuarsi con i C.M.R. dislocati almeno in ogni Regione (il cui costo verrebbe coperto abbondantemente dalle entrate incassate per le violazioni commesse). Rispetto norme di sicurezza,

tempi di guida, cabotaggio irregolare, stato degli automezzi, inquinamento: sarebbe queste tutte verifiche di grande utilità.

Vi è tuttavia un ulteriore elemento che riguarda il rispetto delle norme che regolamentano i tempi di pagamento e di sosta, anch'esse mai - o poco, per essere generosi - applicate, sebbene rilevanti per la sicurezza stradale. Proprio in questi giorni il ministero dell'Economia ha emesso un comunicato, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, con il saggio di interesse nel caso di ritardato pagamento, previsto dal comma 13 dell'articolo 83 bis della legge n. 133/2008, viene portato al 12%. A questo si aggiunge il mancato rispetto sui tempi di attesa al carico o allo scarico che si riflette sull'attività di guida, in termini di sicurezza. Se le norme non sono ritenute efficaci si abbia il coraggio diassarle; altrimenti si applichino.

All'estero, assumo ad esempio il settore delle merci pericolose (chimico, petrolifero, etc), la committenza in modo responsabile è molto attenta al rispetto di tali disposizioni e ciò si riflette sull'attività dei conducenti.

La modifica del Codice della Strada potrebbe anche fornire l'occasione per risolvere, una volta per tutte, la questione ART. A tale proposito è bene ricordare come invece fu proprio un'interpretazione normativa a dir poco fantasiosa, che ha obbligato le imprese di autotrasporto a riconoscere, senza vi sia alcun nesso con la legge istitutiva della citata Autorità, un contributo. L'emendamento venne introdotto in conversione del decreto relativo al Ponte di Genova, trovando l'assenso del Governo in carica, che nulla ebbe da eccepire in merito all'incoerenza con il testo in discussione. Chissà perché? È però un ulteriore fatto che dimostra come a volte la volontà politica può operare nell'interesse di qualche realtà. Non è forse giunto, allora, il momento di eliminare una gabella che colpisce l'attività delle imprese di autotrasporto?

Staremo a vedere. Tuttavia, se questi temi non dovessero essere affrontati adeguatamente, chi ne è responsabile sarà chiamato a rispondere delle sue omissioni. Fai/Conftrasporto non demorderà.

Paolo Uggè