

RUOTE D'ITALIA 3 OTTOBRE 2023

LA DEMAGOGIA E L'IGNORANZA IMPERA. NECESSITA CHIAREZZA!

Perché in questa rubrica settimanale, che affronta solitamente aspetti di carattere generale, ripropongo il tema che ho trattato nel Punto? Per tre ordini di ragioni.

La prima perché l'iniziativa del sindaco di Milano rischia di trovare emulatori in altre città. (il sindaco della città di Firenze ha già annunciato l'intenzione di procedere nello stesso modo). La seconda perché non è in alcun modo possibile, a chi tutela gli interessi degli autotrasportatori, consentire che dietro un'iniziativa, presentata come una scelta a tutela dei cittadini e della loro sicurezza, si evidenzi un obiettivo di stampo evidentemente demagogico a sfondo politico, peraltro inefficiente. La Fai non lo può consentire e non rendere evidente quanto la decisione sia inutile, se non praticabile nei fatti, e quindi evidenziare la propria contrarietà nei confronti di un'azione di colpevolizzazione che criminalizza la nostra attività. La terza motivazione è tentare di fornire ragioni tecniche agli "ignoranti", (quelli che ignorano e parlano a vanvera) al fine di indurli a riflettere su un tema fondamentale qual è la sicurezza. Alla stampa e alla politica, infine, per meglio chiarire le ragioni per le quali la Fai nazionale ha deciso di assumere una posizione così decisa su un tema certamente importante.

Innanzitutto è bene ribadire che la Fai è sempre stata, e lo sarà sempre, pronta a sostenere tutte le iniziative che in concreto puntino a migliorare le condizioni di sicurezza. Proprio per questo vuole mettere sull'avviso i cittadini come si stia tornando ai tempi delle "grida manzoniane". L'ordinanza produrrà effetti risibili questo ai cittadini va detto.

Entrando nelle questioni tecniche è bene evidenziare come "L'articolo 72, comma 6, del codice della strada dispone che ogni dispositivo di equipaggiamento dei veicoli in circolazione debba essere specificatamente omologato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti. In caso contrario scatta la sanzione di cui al comma 13 dello stesso articolo, del pagamento di una somma da 87 a 344 euro" ed in sede di revisione il veicolo viene rimandato, quindi non potrà circolare.

A proposito è bene citare anche la normativa comunitaria che: "non prevede l'obbligo di particolari dispositivi di segnalazione degli "angoli ciechi", ma con Regolamento (UE) 2019/2144 del 27 novembre 2019, stabilisce che al fine di proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada ed evitare decessi e lesioni per ciclisti e pedoni, e per chi circola in strada privo di carrozzeria protettiva," "gli autocarri e gli autobus dovranno essere progettati e costruiti in modo tale che i c.d. "angoli ciechi", così come meglio definiti nella Relazione Tecnica allegata allo stesso regolamento, siano ridotti in maniera considerevole, disponendo in

particolare al comma 5 dell'art. 9 che "I veicoli delle categorie M2, M3 , N2 e N3 (automezzi pesanti di massa complessiva superiore a 3,5 ton.) siano progettati e costruiti in modo da migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida, riducendo al massimo gli angoli morti davanti e al lato del conducente e tenendo conto nel contempo delle specificità delle diverse categorie di veicoli".

In mancanza di tali dispositivi non è più possibile il rilascio dell'omologazione UE dal 6 luglio 2022, mentre dal prossimo 7 luglio 2024, ne sarà vietata l'immatricolazione.

Nulla si prevede per i veicoli già circolanti. Forzatura quindi evidente. O sono incoscienti in Europa o qui si vuole solo fare demagogia.

Questo produce, inoltre, il conseguente rischio che l'impresa di autotrasporto non potrà più far circolare l'automezzo anche in altre zone del paese in quanto privo della necessaria revisione perché, lo ribadisco, gli uffici della MCTC non daranno il "via libera" ad automezzi che hanno installato dispositivi non omologati.

Due considerazioni finali necessitano ancora. "Il dispositivo anti angoli ciechi che emana segnali acustici, in considerazione della frequenza e del volume, disturba fortemente il conducente dei mezzi pesanti e quindi finirà per essere controproducente rispetto alle norme di sicurezza stradale. Occorre poi considerare anche il costo della strumentazione. Una impresa che possiede centinaia di automezzi verrebbe costretta, di fatto a dover installare i dispositivi su tutti, o quasi, gli automezzi, anche quelli che non entrano nel territorio del Comune di Milano. Chi conosce come funziona l'organizzazione e l'attività di una impresa di autotrasporto sa bene che l'affermazione non è così peregrina ed oltretutto graverà notevolmente sui costi dell'impresa.

In conclusione è alla luce di queste considerazioni che la Fai ha deciso di diffidare il Sindaco per poter anche generare i presupposti per la richiesta di danni per una decisione dal sapore solo demagogica, che affronta i temi della sicurezza dei cittadini in modo inefficace e che genera solo danni.

Ancora una volta emerge quanto sulle decisioni di carattere tecnico il coinvolgimento delle rappresentanze degli operatori, non di chi commercializza il prodotto, sia indispensabile.

Paolo Uggè