

N°10 OTTOBRE 2011 Euro 5.00

€uromerci



Mario Grassi
SEBINO FIRE
PROTECTION

PROFESSIONALITÀ
E TECNOLOGIA PER
DOMARE GLI INCENDI

MAGAZZINI: LA CARTA DELLA TECNOLOGIA

CONFITARMA

Timori per le nuove
misure sul fisco

AUTOTRASPORTO

Le tariffe non si
fanno per legge

INTERPORTI

Il Cim di Novara
"aspetta" la Svizzera

FOCUS -2
AUTOTRASPORTO

La sicurezza stradale è un bene per tutti

A Napoli un convegno organizzato dalla Number 1 e dalla polizia stradale: occorre una piena collaborazione tra “utenti” e “controllori”.

di Massimo Di Bella

Sul fronte dell'autotrasporto c'è anche una buona notizia: gli incidenti che hanno visto coinvolti autocarri pesanti sono in calo, così com'è in flessione, dato più importante, il numero delle vittime conseguente a tali incidenti. Secondo i dati diffusi nei primi giorni di agosto dall'Agenzia della Lombardia orientale per i trasporti e la **logistica-Alot**, che fa parte del progetto europeo Save Our Lives, con l'obiettivo di promuovere una mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, l'Italia per quanto riguarda l'incidentalità e le tragedie sull'asfalto sta migliorando: dal 2001 a oggi, la mortalità è scesa del 44%, in media con il dato europeo. Il fenomeno italiano si caratterizza in quanto gli incidenti mortali avvengono per la maggior parte dei casi sulle strade urbane ed extraurbane (rispettivamente per il 45 e 47%) e solo per l'8% sulle autostrade. Altra particolarità italiana è la più alta incidentalità europea per quanto riguarda i motocicli: questi mezzi sono coinvolti nel 26,6% degli incidenti. Le regioni più virtuose sono quelle meridionali, dove si registra una percentuale d'incidenti del 3,3% su mille veicoli circolanti, contro la media italiana del 4,5%. Tornando ai

mezzi pesanti, la flessione degli incidenti che li ha visti coinvolti è stata del 7,9% dal 2008 a oggi. Incidenti

Sono in calo gli incidenti mortalmente sulle strade italiane, anche quelli dei mezzi pesanti

che hanno procurato meno vittime, infatti è diminuito il numero di morti del 12,7%, così come il numero dei feriti, in calo del 6,7%. I Tir, in particolare, sono coinvolti nel 5,9% degli incidenti complessivi, con il 6% delle vittime e il 3,4% dei feriti rispetto al dato totale. In generale, quindi, come dicevamo, sulle strade le cose in Italia vanno meglio. C'è però un risvolto della medaglia, infatti il numero delle vittime in valore assoluto, al di là delle percentuali di diminuzione, è ancora alto, circa quattromila l'anno, su un totale europeo di 31 mila. La media europea è di 62 vittime su un milione di abitanti, cifra che in Italia sale a 66, mentre scende sotto quota 40 per Paesi Bassi e Gran Bretagna, i paesi che hanno le strade più sicure. Quindi c'è ancora molto da fare, senza mai abbassare la guardia: basta vedere cos'è successo in Francia nei primi mesi di quest'anno (dopo che nel 2010 il numero dei morti da incidenti stradali era sceso del

6,5%), quando da gennaio ad aprile vi è stata una forte recrudescenza del fenomeno, con un aumento di vittime del 20% sullo stesso periodo dell'anno precedente.

Proprio con questo intento di “non abbassare la guardia” si è svolto a Napoli un convegno organizzato dalla Number 1, grande azienda di logistica del gruppo Barilla, e dalla polizia stradale. Un convegno, perciò, che ha visto fianco a fianco un operatore logistico che muove 2.300 automezzi, che percorrono 250 milioni di chilometri in un anno, che movimentano 2,3 milioni di tonnellate di merci l'anno, che serve diretta-





mente 18 piattaforme regionali, e le forze dell'ordine che devono sorvegliare quelle stesse strade dove si dipanano i trasporti della Number 1. Dovrebbero essere, quindi,

E' scadente nel paese la cultura della sicurezza: un problema che deve essere affrontato

"controparti". La volontà, lo spirito dell'incontro partenopeo è stato esattamente il contrario: è stata sottolineata l'esigenza che la sicurezza stradale debba divenire sempre più un obiettivo condiviso, che deve vedere chi controlla le strade, ossia la polizia, e gli operatori logistici e gli autotrasportatori collaborare e lavorare fianco a fianco.

Lo hanno detto con chiarezza, e convinzione, sia il consigliere delegato della Number 1 Roberto Prada sia Roberto Sgalla, direttore del servizio Polizia Stradale, e San->

Moto in corsia d'emergenza: un'abitudine e un pericolo



ITALIA: INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI (Valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali)

	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità	Var. % annua numero morti	Var. % numero morti rispetto al 2001
2001	263.100	7.096	373.286	2,7	-	-
2002	265.402	6.980	378.492	2,6	-1,6	-1,6
2003	252.271	6.563	356.475	2,6	-6,0	-7,5
2004	243.490	6.122	343.179	2,5	-6,7	-13,7
2005	240.011	5.818	334.858	2,4	-5,0	-18,0
2006	238.124	5.669	332.955	2,4	-2,6	-20,1
2007	230.871	5.131	325.850	2,2	-9,5	-27,7
2008	218.963	4.725	310.745	2,2	-7,9	-33,4
2009	215.405	4.237	307.258	2,0	-10,3	-40,3

ti Giuffré, direttore centrale della Polizia Stradale. Prada ha ricordato che "la Barilla ha nel suo dna il principio che un'azienda non deve guardare solo al profitto, ma deve lavorare, svolgendo un ruolo attivo, guardando al benessere sociale, alla società civile". "Per questo motivo - ha aggiunto Prada - nell'ambito dei nostri trasporti noi facciamo formazione continua, svolgiamo una sorveglianza senza soste, certifichiamo il sistema, facciamo circolare informazioni. Abbiamo due costanti obiettivi: avere un autotrasporto sicuro e sempre più ecocompatibile". Sgalla ha sottolineato che "l'utente della strada, quindi anche l'autotrasportatore, è il primo anello nel cammino verso la sicurezza. Per questo motivo sono essenziali i comportamenti che si tengono una volta che si è imboccata una strada o un'autostrada. Per questo motivo è indispensabile un'alleanza tra utenti e polizia nel rispetto delle regole". Sulla stessa linea Giuffré: "La Number 1 ha fatto una scelta importante organizzando questo convegno, dimostrando come sia importante anche in questo settore un partenariato tra pubblico e privato per costruire una filosofia comune tesa a migliorare, a rendere sempre più sicura la mobili-

tà su gomma delle persone e delle merci. Noi siamo impegnati a migliorare le nostre tecnologie, a razionalizzare e ad aumentare il nostro servizio di sorveglianza sulle strade. Ma stiamo anche investendo sulla comunicazione e sulla formazione per elevare la cultura della legalità, del rispetto delle regole. In questo senso è fondamentale una collaborazione tra settore pubblico e settore privato".

I lavori del convegno hanno insistito sulla necessità di far crescere negli utenti della strada e in generale nel paese la "cultura" della sicurezza stradale. Emilio Silenzi, direttore dell'Inail della Campania, ha tradotto questa esigenza con un'immagine: "Bisogna arrivare al punto che i ragazzi che vanno in motorino non pensino di dover mettere il casco in testa,

Servono iniziative per migliorare i rilevamenti, le informazioni e le statistiche degli incidenti

come fosse un qualcosa in più, ma la testa nel casco, per naturale protezione". Da questo obiettivo siamo ancora lontani, come dimostra il fatto che in Italia, prima della patente a punti e delle sanzioni previste, pochi

automobilisti si allacciavano le cinture. C'è voluta su questo punto una normativa severa e questo perché manca, appunto, la "cultura della sicurezza", ha ribadito Silenzi. Per crearla, per "costruirla" bisogna sempre più lavorare sui bambini, sulle generazioni che useranno la strada in futuro. Un lavoro che l'Inail sta facendo in molte regioni d'Italia, in particolare in Liguria e Campania, e spesso con la collaborazione della polizia stradale, come avvenuto, ad esempio, nel Trentino.

Un'altra esigenza è stata sottolineata dall'incontro napoletano, anche dalla polizia stradale: migliorare, velocizzare e rendere più accurate le rilevazioni degli incidenti. Serve, in generale, una maggiore e più tempestiva informazione, occorre costruire un sistema di banche dati. A tale proposito, Paolo Fassari, dirigente della sezione Polizia Stradale di Napoli, ha sottolineato che le "statistiche sugli incidenti sono attualmente generiche. Spesso non rilevano le cause dell'incidente e, se è coinvolto un autocarro, non dicono se si tratta di un veicolo che lavora in conto proprio o in conto terzi. Tutto è risolto con la generica dizione di 'veicolo pesante'. Occorre avere, anche ai fini della prevenzione, dati sicuramente più particolareggiati". ■