

Investire sulla sicurezza: priorità per l'autotrasporto

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">22</div><div id = "month">Ottobre</div></div>

In un ordine del giorno al DI Fiscale, poi approvato dal governo, mi sono specificamente occupato del tema autotrasporto, ed in particolare della **sicurezza di chi opera** in questo fondamentale comparto.



Negli ultimi anni, ho osservato nel mio ordine del giorno, si è registrato un **incremento degli incendi** delle autovetture e delle autocisterne e, ancora oggi, si manifestano molti incidenti che riportano prepotentemente alla ribalta il tema della sicurezza stradale dei mezzi pesanti.

In base all'Accordo europeo sul trasporto internazionale, siglato a Ginevra nel 1957 (ADR), la **prevenzione** è un elemento fondamentale per assicurare la sicurezza stradale e l'incolumità dei cittadini. Pertanto, permane la necessità di dotare anche i mezzi pesanti per il trasporto di **merci pericolose**

dei più avanzati strumenti tecnologici di guida assistita e di anticollisione, come ad esempio di dispositivi antiscontro che agiscono come un radar quando rilevano una progressiva riduzione della distanza di sicurezza, iniziando la frenata automaticamente.

Va ricordato che l'**innovazione tecnologica** applicata ai veicoli industriali, ai rimorchi e alle infrastrutture consente soluzioni di grande efficienza che intervengono efficacemente in un processo di miglioramento della sicurezza stradale attiva e passiva; tali sistemi tecnologici possono essere applicati a tutte le tipologie di veicoli e infatti, oggi, molte auto sono già dotate di dispositivi di **assistenza alla guida** quali, ad esempio, il mantenimento della corsia, il controllo predittivo della velocità del veicolo in base alla topografia stradale, frenata attiva su veicoli in movimento per controllare o impedire imminenti tamponamenti.

Un altro elemento da tenere in forte considerazione in un'analisi del settore è il **parco veicolare** delle imprese attive nel nostro Paese, che risulta essere vetusto: mediamente 11 anni rispetto ai 7 degli altri Paesi dell'Unione europea. Non a caso, l'articolo 53 del DL Fiscale contiene proprio uno stanziamento di ulteriori risorse volto a consentire il progressivo **svecchiamento** del parco automezzi con contestuale acquisizione di veicoli di nuova fabbricazione.

Nel mio ordine del giorno ho dunque ritenuto opportuno sollecitare il governo a valutare l'opportunità, compatibilmente con la disponibilità di **risorse pubbliche**, di estendere, nel prossimo provvedimento utile, gli incentivi, anche sotto forma di detrazione fiscale, alle imprese attive sul territorio italiano iscritte al Registro elettronico nazionale ed all'Albo nazionale degli autotrasportatori, che richiedano l'installazione di dispositivi di frenata assistita e di abbandono della corsia di marcia, al fine di prevenire incidenti mortali e incendi e di rendere più efficiente i livelli di sicurezza stradale e ambientale.

Non a caso, recentemente, il Consiglio Europeo per la Sicurezza dei Trasporti (ETSC) ha rivolto a istituzioni europee, Stati membri, governi e autorità locali, alcune raccomandazioni in seguito all'analisi dei dati raccolti nella nuova relazione sulla **sicurezza del trasporto merci su strada**, tra le quali vi sono: standard di sicurezza più elevati per gli autocarri nuovi; accesso limitato ai camion nei centri urbani in base agli standard di sicurezza dei mezzi; protezione degli utenti vulnerabili dall'interazione con i veicoli merci; interventi su eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, affaticamento, distrazione, mancato uso della cintura di sicurezza.

Investire sulla sicurezza: priorità per l'autotrasporto

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">22</div><div id = "month">Ottobre</div></div>

Il Consiglio, nel ricordare che nell'Unione Europea un quarto (25%) dei morti per incidenti stradali sono conseguenza di **incidenti** che coinvolgono veicoli merci, ha altresì sollecitato l'adozione di standard di sicurezza più elevati per i nuovi autocarri e ha raccomandato alle autorità locali di attuare, nel breve termine, misure volte a garantire la sicurezza sulle strade soprattutto per gli utenti vulnerabili.

Investire sulla **modernizzazione** di un comparto strategico rappresenta dunque un pilastro fondamentale per la crescita e lo sviluppo del sistema Paese, in particolare dopo la crisi Covid. A tale proposito, sarebbe auspicabile la possibilità di attingere anche alle

risorse del Recovery Fund europeo per innovare ulteriormente questo settore e renderlo ancora più evoluto, sicuro, e green, nell'ambito di **politiche strategiche di sviluppo** coordinate tra tutti i Paesi europei.

Articolo di Alessandro Amitrano tratto dal TN 5/2020 anno XXII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata



Per quanto riguarda più nello specifico le condizioni di lavoro dei conducenti, si è concordato che il trasportatore sarà tenuto a organizzare gli **orari di lavoro dei conducenti** in modo che questi possa
no tornare al proprio domicilio
almeno una volta ogni quattro
settimane o, se il conducente sceglie
di prendere due riposi settimanali
ridotti, dopo tre settimane sulla
strada.