

I FURBI NEL MIRINO

Siamo andati con la Polstrada e i tecnici della Motorizzazione per vedere dal vivo come funzionano i controlli sui Tir. Sorprese e conferme, ma incombe la burocrazia a toglierci sicurezza...

di Massimo Lanari



Questa è la cronaca di una giornata trascorsa on the road con le Forze dell'ordine e con i tecnici della Motorizzazione Civile per vedere da vicino come si svolgono i controlli sui Tir. Siamo a Cavenago (Milano), sono le 8,30 del mattino. All'uscita dell'A4 ci sono due pattuglie della Polizia Stradale e tre tecnici con il Centro mobile di revisione (Cmr), un semirimorchio con rulli per la prova freni e strumentazione per il controllo delle emissioni. "Solitamente", dice Domenico Minniti, ingegnere della Motorizzazione Civile di Milano,

"fermiamo camion con targa sia italiana sia straniera. La nostra azione, però, è innanzitutto a tutela dei trasportatori italiani per evitare la concorrenza sleale da parte dei vettori esteri, quindi è verso i veicoli con targa straniera che si concentra la nostra attenzione". Non è così, però, nel resto d'Italia, visto che, come dimostra la tabella di pagina 91, quasi il 90% dei veicoli fermati è di casa nostra. Il primo Tir fermato è italiano, con autista rumeno, cui vengono controllati patente, libretto, Cqc, scheda di trasporto, licenza comunitaria e busta paga, per ve-

rificare che non sia un lavoratore in nero. Sembra tutto a posto. "Le difficoltà maggiori", conferma Minniti, "sono con i veicoli dell'Est, russi, ucraini, bulgari e serbi, che hanno documenti in cirillico". Terminato il check dei documenti, si passa alla verifica dei tempi di guida. La scheda del conducente viene inserita nell'apposito lettore, che registra la storia dell'autista degli ultimi 28 giorni. La ricerca di calamite e di altri dispositivi tarocco avviene solo in caso di andamenti sospetti dei dati del tachigrafo. L'esito, per l'autista, è sfavorevole: in due gior-

SEGUE A PAGINA 90

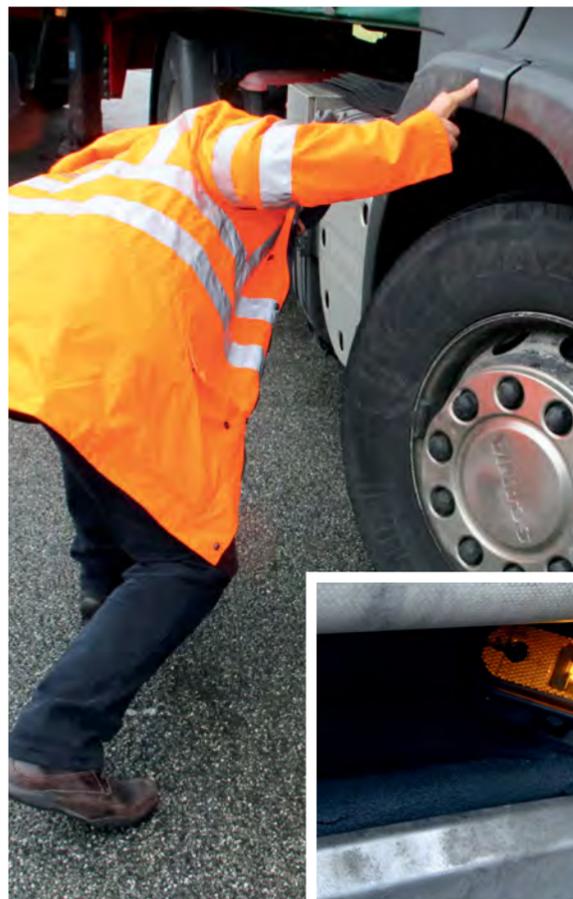


Quanto hai guidato?

L'agente inserisce la carta tachigrafica dell'autista nell'apparecchio e vede la sua "storia" al volante nei 28 giorni precedenti.

► CONTINUA DA PAGINA 89

ni i tempi di guida sono stati sforati di due ore. Il camionista prova a giustificarsi: "C'era un incidente in autostrada, non c'era posto per fermarsi, cosa potevo fare?". Niente da fare: la Polizia si prepara a scrivere il verbale. Intanto i tecnici della Motorizzazione Civile esaminano il veicolo. Si comincia con il carico, del quale viene verificata la corrispondenza con la scheda di trasporto. Poi le luci: sul trattore manca la freccia destra e il fanale sinistro non funziona. Nel semirimorchio non vanno le luci laterali e quella di posizione posteriore. I tecnici verificano anche lo spessore del battistrada e la



Autista e veicolo al setaccio

Nella foto più a sinistra, la prima fase dei controlli cui vengono sottoposti i Tir riguarda la documentazione del veicolo, del conducente e del carico. A sinistra e sotto, il tecnico della Motorizzazione Civile esamina i braccetti dello sterzo e una luce d'ingombro laterale del semirimorchio.



presenza di tagli. Il veicolo viene poi fatto sterzare più volte per controllare le vibrazioni dei braccetti dello sterzo e delle sospensioni. Anche il perno ralla viene controllato: il mezzo, frenato, subisce due o tre accelerazioni, per provocare il beccheggio del trattore e verificare la sua capacità di tenere agganciato il semirimorchio. Ora il camion sale sulle rampe del Cmr. L'esito della prova freni è positivo, con l'efficienza dell'impianto frenante superiore alla soglia minima del 45%. A questo punto mancherebbe solo l'opacimetro per l'analisi dei gas di scarico. "In questo caso, però, dopo aver effettuato le dovute accelerate, il veicolo non sembra avere una particolare opacità dei fumi di scarico. Quindi la prova strumentale è superflua".

Se paghi riparti

Dal momento del fermo del mezzo sono passati circa 45 minuti. La Polizia, nel frattempo, prepara il verbale: 450 euro che l'autista deve pagare subito, pena il sequestro del mezzo. Non disponendo

del contante, i poliziotti accompagnano l'autista al bancomat più vicino. Eseguito il pagamento, il camion può ripartire. Il secondo veicolo controllato è ungherese, come il suo autista. I tecnici notano subito qualcosa di grave: "L'elemento di snodo tra il collegamento della barra longitudinale e gli organi di sterzo presenta un gioco eccessivo e vistoso", annota Minniti. "Rischia cioè di staccarsi, provocando un cambio di direzione improvviso non più controllabile dall'autista, con possibili conseguenze disastrose".

Pericolo pubblico

I tecnici applicano così sul libretto un'etichetta in quattro lingue: "Veicolo non corrispondente alla Direttiva 2010/47 CE. È sospeso dalla circolazione". Il conducente non potrà rientrare in autostrada, deve circolare a una velocità massima di 40 km/h e andare alla più vicina officina per sostituire il pezzo danneggiato. Nel frattempo, però, il verbale è immediato: considerando il guasto allo sterzo, uno scalino danneggiato e una luce laterale

guasta, la multa è di appena 84 euro. Pochi, troppo pochi. E, dopo aver pagato la multa, l'autista riparte con la sua bomba a orologeria. Il terzo veicolo fermato appartiene a un'impresa italiana. Documenti, tempi di guida, efficienza del mezzo: tutto a posto. "Non avevo dubbi", dice soddisfatto Franco Saias, l'autista, "trasporto farmaci a temperatura controllata e sia la mia azienda sia i nostri committenti sono severi sul rispetto delle regole. A noi autisti fanno firmare codici di condotta dove ci impegniamo a pagare di tasca nostra le multe se sfioriamo i tempi di guida".

La zeppa del blocco straordinari

Alla guida del quarto autoarticolato c'è un autista russo che lavora per una ditta italiana. Documenti e tempi di guida OK. Qualche problema ai freni: l'efficienza del secondo asse del semirimorchio è bassa, il 32%; quella del complesso veicolare è al 41%. "Impossibile, su quell'asse abbiamo cambiato le pastiglie dei freni e rettificare i dischi tre giorni fa", protesta. Niente da fare: multa di 80 euro. Sotto un altro. Il quinto camion è italiano. Le luci del trattore non vanno, ma l'autista è veloce nel sostituire un fusibile. "Faccio spesso viaggi all'estero e

TRE ANNI DI CONTROLLI

NAZIONALITÀ	2010	2011	2012	%
Italiana	229.152	234.989	229.867	88,2
Unione Europea	20.168	23.544	26.357	10,1
Paese extra UE	3.997	4.542	4.438	1,7
Totale	253.317	263.075	260.662	

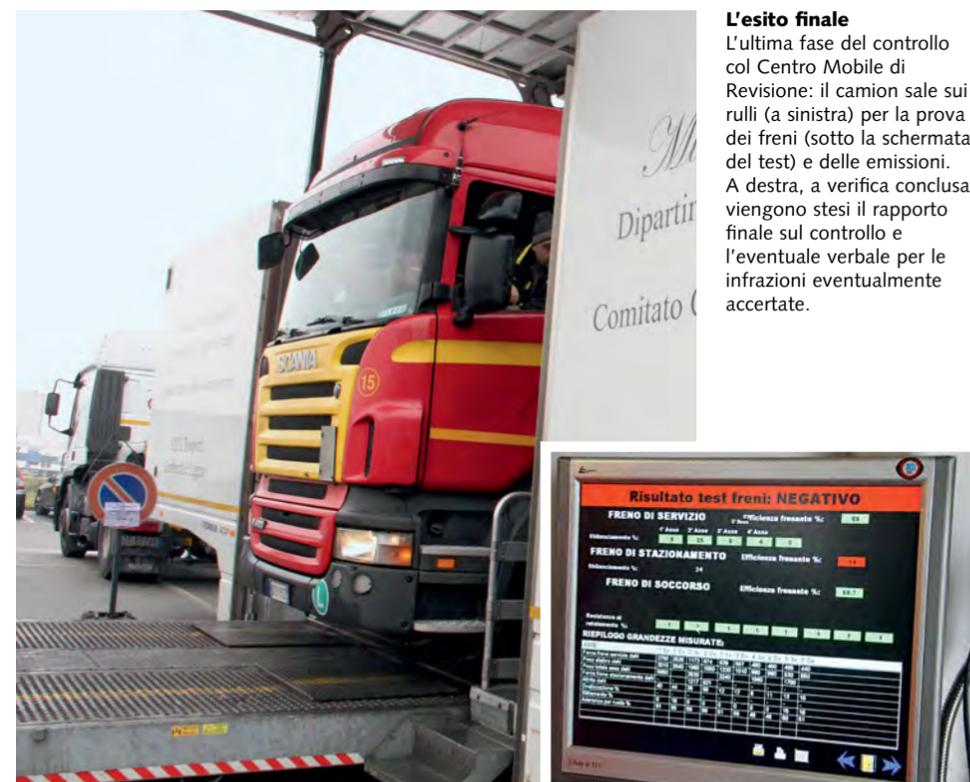
una verifica così approfondita, Svizzera a parte, non mi era mai capitata, anche se all'estero i controlli sono più frequenti". Arrivano altri due mezzi, un portoghese e uno slovacco. Sul primo gli agenti riscontrano più irregolarità: gomma con pericoloso taglio sul battistrada, parafrangio danneggiato e due luci non funzionanti. Multa di 240 euro. Sul secondo pannelli retroriflettenti del semirimorchio deteriorati, parafrangio danneggiato e anabbaglianti non funzionanti: multa di 170 euro. Alle 13 la giornata di controlli termina. Sono stati controllati 7 veicoli, una goccia nel mare: sull'A4 tra Milano e Brescia circolano ogni giorno, nelle due

L'Europa è lontana

Nella tabella i dati sui camion controllati in Italia (per il 2012 la stima è provvisoria) suddivisi per nazionalità. Come si vede, lo scorso anno c'è stato un leggero calo rispetto al 2011. Resta comunque ancora molto da fare: secondo una relazione presentata dall'Unione Europea, in un anno la Germania controlla qualcosa come 2,6 milioni di veicoli e la Francia 1,6 milioni.

direzioni, oltre 60mila mezzi pesanti. Si potrebbe ancora continuare ma non si può: colpa del blocco degli straordinari imposto al personale della Motorizzazione Civile. Risultato, "La scorsa settimana in Lombardia abbiamo dovuto bloccare le attività di tutti i nostri Centri di revisione mobile. E ora i controlli dovremo farli solo di mattina, in orario di servizio. Questo perché le ore di straordinario ci servono anche per effettuare gli esami di guida e le revisioni presso le aziende di autotrasporto". Così, la politica a parole si impegna a svolgere più controlli, ma nei fatti ne limita pesantemente l'operatività. È la solita, vecchia storia. **tip**

© - Riproduzione riservata



L'esito finale

L'ultima fase del controllo col Centro Mobile di Revisione: il camion sale sui rulli (a sinistra) per la prova dei freni (sotto la schermata del test) e delle emissioni. A destra, a verifica conclusa, vengono stesi il rapporto finale sul controllo e l'eventuale verbale per le infrazioni eventualmente accertate.

