



**Merci pericolose  
Dopo l'esplosione di Bologna, è giunto  
il momento di una riflessione sul trasporto  
merci. L'ADR stradale non è un nemico,  
e la statistica lo rivela  
L'Europa ha bisogno di strade ferrate  
e per via navigabile**

(ASAPS) – Anche se il ponte Morandi non fosse crollato, collassando sul torrente Polcevera e uccidendo 43 persone, causando una delle crisi più gravi del trasporto italiano, l'estate stradale 2018, appena archiviata, sarebbe stata ugualmente orribile: in più, se la sciagura di Genova (che sta cambiando il volto della viabilità italiana) non si fosse verificata, spostando il focus sulle infrastrutture, ora saremmo tutti concentrati – come sempre – sulla sicurezza dei trasporti, pensando (*alla luce dei fatti, con errore*) che il pericolo dal quale la società deve difendersi sia solo quello della circolazione e non della strada stessa, in quanto infrastruttura.

Ci riferiamo, ovviamente, all'incidente di Bologna del 6 agosto scorso, quando una cisterna scoppiò dopo un devastante tamponamento causando un morto, 145 feriti e lasciando a fiamme domate un paese tagliato in due in uno dei suoi crocevia più strategici.

E dunque, pregando il lettore di perdonarci l'allitterazione, cosa potrebbe essere più pericoloso, per la sicurezza stradale, del trasporto merci pericolose?

Qualcuno potrebbe obiettare che, ad oggi, l'unica vera tragedia innescata da questa tipologia di carichi, abbia avuto come scenario la strada ferrata, riferendosi all'incidente ferroviario di Viareggio (Lucca), avvenuto il 29 giugno 2009 e costato la vita a 32 persone.

Ma le cose non stanno così (pur con il doveroso distinguo che statisticamente tali incidenti sono pochi), come dimostra l'elenco di recenti incidenti stradali correlati al trasporto ADR: il 2 gennaio 2017, a Brescia sulla A21, 6 vittime a seguito di un tamponamento da parte di un mezzo d'opera piombato sulla coda, che schiaccia l'auto ferma di una famiglia francese (madre, padre e due bambini) contro un'autocisterna carica di benzina; lo stesso giorno dell'evento bolognese, il 6 agosto scorso, a Villafranca Padovana, in A4, nello scontro tra un furgone che trasportava una bombola di gas e un autoarticolato, muoiono due persone. Il 14 marzo, un'autocisterna carica di acido solforico, era rimasta coinvolta in un incidente sull'A4, a Rho: nessuna vittima, ma lunghe operazioni di travaso, le stesse che il 30 settembre 2016 il Nucleo NBCR dei Vigili del Fuoco di Bologna aveva posto in essere a Sasso Marconi, per risolvere il pericolo di scoppio di una resina altamente infiammabile trasportata su un camion ribaltatosi.

A guardare i dati disponibili, pochi in verità, è certo però che il trasporto di merci pericolose, se effettuato con rispetto delle regole, fornisce ampie garanzie: ecco il distinguo.

I problemi sono altri, e tutti di carattere generale: intanto, un veicolo che trasporta merci pericolose è inserito nella realtà oggettiva del traffico, e, dunque, il conducente, seppur formato, può trovarsi incolpevolmente coinvolto in un incidente causato da altri e le tipologie di eventi infortunistici sono davvero tante.

L'incidente stradale, del resto, è quasi sempre un fatto umano, che origina cioè da un comportamento attivo od omissivo o semplicemente deficitario di una persona: quanti conducenti devono violare i tempi di riposo per far fronte alla concorrenza sleale? Quanto i sistemi di sicurezza moderni potrebbero evitare impatti? Pensiamo ai dispositivi anticollisione, alla frenata automatica (che compensa quell'attimo di distrazione o un malore del conducente), a quelli che garantiscono il mantenimento della corsia e della distanza di sicurezza, per non parlare della guida autonoma.

L'evento di Bologna è stato ripreso dalle telecamere di sorveglianza autostradale e la dinamica è chiara: la cisterna che poi esploderà, arriva a velocità piena contro l'autoarticolato fermo nella coda della A14, prendendo immediatamente fuoco. Qualunque cosa sia successa all'autista (colpo di sonno, malore o distrazione), un sistema di ultima generazione avrebbe imposto al veicolo la frenata, il mantenimento della corsia e l'arresto del complesso veicolare.

Eurostat, l'Ufficio statistico dell'Unione, riferisce che il parco veicolare pesante europeo è di circa sei milioni e mezzo di mezzi, con un'età media che supera gli 11 anni di esercizio e questo indica che la gran parte di essi non dispone degli ultimi ritrovati in materia di sicurezza attiva e passiva.

È un dato di fatto, sempre a livello europeo, che il numero di incidenti mortali con veicoli pesanti coinvolti sia in costante diminuzione dal 2001 al 2014 (-53%), confermando anche le evidenze poste all'attenzione della nostra associazione, che mai ha visto nel *camionista* un nemico.

Infine: quanto, l'aumento dei controlli da parte degli organi

di polizia stradale, potrebbe contribuire a limitare il pericolo?

Sicuramente, tanto: ma il fatto è che alla Specialità, composta oggi da poco più di 10mila effettivi, l'organico langue da anni, i reparti territoriali vengono chiusi o avviati ad accorpamenti, l'età media degli operatori è sempre più alta e l'alto livello di professionalità che una volta era garantito dai corsi semestrali al CAPS di Cesena (oggi istituto di istruzione anche per le altre specialità della Polizia di Stato) è, secondo il nostro modesto parere, fortemente a rischio.

Lo stesso giorno dell'esplosione di Bologna, a Ripalta, nel foggiano, un pulmino che trasportava 12 persone (tutti braccianti agricoli africani), ma che era omologato per 9, si scontra e i morti qui sono 11. Ecco: in un'area in cui il caporalato la fa da padrone, è ancora la strada a ricordarci che il prezzo della mancata vigilanza è sempre altissimo, soprattutto in un paese in cui molti contesti territoriali – da nord a sud – sono refrattari al rispetto delle regole: se un agente avesse fermato quel furgone, se avesse accertato l'idoneità della patente di guida del conducente, dell'efficienza del veicolo, della regolarità con revisione e RC, se avesse semplicemente verificato quante persone erano a bordo, quante avevano la cintura e, soprattutto, per quale ragione si trovasse lì, avremmo 11 persone ancora vive e un'indagine sull'intermediazione illecita del lavoro ben avviata e destinata al successo.

Invece, 11 funerali. Tutto il resto, sembrerà tardivo. Inutile.

Secondo Eurostat, su strade e autostrade italiane si muovono, giornalmente, circa 10mila mezzi per il trasporto di merci pericolose, con numeri in crescita: nel 2015, nel nostro paese, il report infortunistico si era chiuso a zero, contro i 31 segnalati nel resto del continente.

La Polizia Stradale riferisce di controllare annualmente circa 300mila veicoli commerciali, di cui più di 5mila trasportanti merci pericolose: proprio in questi casi, gli agenti redigono una lista di controllo, che alimenta la banca dati dell'UE, che richiede ad ogni stato membro un numero minimo annuale di controlli ADR.

Converrete però, che a fronte di almeno 10mila veicoli ADR circolanti in un solo giorno, 5.000 controlli della Stradale in un anno sono pochi: la matematica non è un'opinione e, quindi, il controllo giornaliero riguarda poco più di 13 trasporti pericolosi su tutto il territorio nazionale e siccome le regioni italiane sono 20, ci sono almeno 6 regioni nelle quali, ogni giorno, la Stradale non effettua alcun controllo.

La mission di un'associazione come l'ASAPS non può limitarsi sempre a quello della semplice osservazione, e anche se oggi i numeri conferiscono alla strage del treno merci n. 50325 Trecate-Gricignano il primato numerico in termini di vittime, non ci si può dimenticare che oggi, in Europa, il 71,7% delle merci viaggia su ruota e in Italia la percentuale supera abbondantemente l'80%, toccando, secondo Legambiente, addirittura il 90%.

Secondo l'ultimo rapporto annuale di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), che rielabora i dati Eurostat integrandoli con i propri osservatori, la quantità

di merci movimentate in tutte le modalità di trasporto, nel 2015, è stata pari a 3.516 miliardi di tkm (tonnellate per chilometro) di merci, l'1,2% in più del 2014, con numeri in costante e netta crescita dopo il picco negativo del 2009 (3.292 miliardi tkm), ma che risulta ancora inferiore del 6,3% a quello pre-crisi del 2007 (3.753 miliardi tkm, record storico). Il dato saliente di questi numeri, è che se nel 1995 il trasporto stradale riguardava il 67% delle merci, tale quota è arrivata a quasi il 72% nel 2015, cioè tre quarti del totale trasportato su terra. La ferrovia si prende il 17,4%, la navigazione interna il 6,2%, gli oleodotti il 4,8%. Mare e cielo non contano nella logistica interna, e comunque vengono esclusi da questo computo.

Ci sarebbe un orientamento europeo a trasferire una quota di trasporto stradale (quello diretto verso destinazioni ad oltre 300 km di distanza, che nel 2016 ha riguardato il 56% dell'intero business) a sistemi ferroviari e per via navigabile, con una previsione del 30% entro il 2030 e del 50% entro il 2050, ma francamente non capiamo come il nostro Paese possa onorare questo impegno.

Perché? Semplice: non ci sono le, infrastrutture e quelle esistenti sono a dir poco sottoutilizzate.

Esempi.

**Ferrovia:** Legambiente stima che "nell'ultimo ventennio in Europa, l'estensione della rete autostradale è aumentata di più dell'8%, mentre per quella ferroviaria l'aumento non ha raggiunto nemmeno il 4%. Nonostante la maggiore efficienza: a parità di tempo, una linea ferroviaria a doppio binario porta un numero di passeggeri o di tonnellate di merci maggiore di una strada a quattro corsie". Europa dunque. E in Italia? Sempre secondo Legambiente, in un rapporto rilanciato da "Il Piacenza" nel marzo 2016 a seguito del convegno bolognese del febbraio precedente dal titolo "Portare le merci in treno", il trasporto mercantile su strada ferrata era diminuito del 40% circa tra il 2008 ed il 2014. Non entriamo nell'argomento infrastrutturale e nel parco locomotori e vagoni, perché immaginiamo – vedendoli transitare – che si tratti di mezzi assolutamente obsoleti.

Secondo un articolo di Dario Balotta, apparso su Il Fatto Quotidiano del 7 agosto scorso, Trenitalia Cargo nei cinque anni che vanno dal 2012 al 2016 ha prodotto perdite di oltre 800 milioni di euro, compensate dai sussidi pubblici. Le Ferrovie dello Stato hanno chiuso 220 scali merci in 4 anni passando dai 396 del 2006 ai 176 del 2009.

**Fiumi:** pur non essendo, il nostro, un paese in cui si possa prospettare un futuro fluviale, il nord Italia potrebbe contare sul Po e sulla rete di fiumi e canali che incrociano il letto del fiume più grande d'Italia. Dal Delta del Po, e quindi dall'Adriatico, sarebbe già oggi possibile raggiungere Mantova e il lago di Garda, Cremona e Milano, dove i "navigli" sono stati in gran parte coperti. Una chiatte da 1.350 tonnellate equivale a 50 autotreni e 67 carri ferroviari.

Sempre secondo il rapporto ANFIA, il trasporto di merci pericolose in Europa, ha riguardato 84,4 miliardi di tkm

(+3,9% sul 2015 e + 4,6% sul 2012): la quota principale di questi convogli è movimentata nel trasporto nazionale, col primato della Germania, sul cui territorio si sposta il 15,1% del totale dell'Unione Europea, seguita da Regno Unito con il 15%, dalla Spagna con il 14%, dalla Francia con il 12%, la Polonia con il 10% e l'Italia con l'8%.

Non sarebbe più sicuro trasportare questi *Dangerous Goods*, via fiume?

Tornando alle merci pericolose, non entriamo nel tecnicismo: i soci dell'ASAPS e i lettori de Il Centauro sanno perfettamente che tutta la materia è disciplinata dalla normativa A.D.R., acronimo francese semplificato di "*Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route*", che in italiano suona più o meno come "Accordo europeo relativo ai trasporti internazionali di merci pericolose su strada", rinnovato e rivisto ogni due anni dal 1957, quando a Ginevra venne sottoscritto l'*European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*. Insomma, tutti d'accordo attorno a una norma armonizzata in tutto il vecchio continente, con sanzioni durissime e controlli che, almeno sulla carta, dovrebbero essere stringenti, così come del resto le direttive per la messa in sicurezza delle infrastrutture.

Come dimenticare le tragedie del Monte Bianco e del San Gottardo, rispettivamente del 24 marzo 1999, con 39 vittime, e del 24 ottobre 2001, con 11 morti?

Nelle due sciagure, che hanno reso le gallerie europee più sicure, non rimasero coinvolti trasporti di merci in ADR: sotto il Monte Bianco il camion trasportava farine e margarine, mentre nel traforo svizzero l'incendio fu reso devastante dalla presenza di un carico di pneumatici.

Abbiamo spesso discusso, noi dell'ASAPS, dei tanti aspetti dell'insicurezza e della violenza stradale: una volta l'alcol, una volta la distrazione e via di seguito.

Ma la conclusione è sempre la stessa: senza "Enforcement" anche la parola "Law", perde un po' di significato e di potere.

Quindi, se vogliamo piangere meno e vivere più sicuri, bisogna che chi tiene le redini del Paese si decida a riportare la legalità sulla strada. In forze, non a parole.

Perché, come si dice in Toscana, "*senza lilleri, un si lallera*".

(\*) **Ispettore della Polizia di Stato  
Responsabile nazionale della  
comunicazione di ASAPS**