

Senza freni / Come snellire il traffico

Tir di notte? Mezzo pedaggio



LORENZETTO



■ **Stefano Lorenzetto**
Giornalista
e scrittore,
graffiante
osservatore
di costumi
(e malcostumi)
nazionali.

A avete sempre pensato, come me, che la stagione peggiore per noi automobilisti fosse l'estate dell'esodo e del controesodo? Errore. È l'autunno, e non certo a causa delle prime nebbie. Solo durante la stagione della vendemmia, infatti, le vie di comunicazione statali, provinciali e comunali si trasformano in carrarecce. Colpa anche dei contadini, che escono dai campi con i loro trattori carichi d'uva e s'avviano verso le cantine ai 30 chilometri orari, incuranti del serpentone di veicoli che si forma alle loro spalle.

(POCO) DIVIETO DI SORPASSO

Ho molto rispetto per chi conduce i mezzi pesanti e per le fatiche che quotidianamente affronta, se non altro perché a 10 anni pensavo che da grande avrei fatto o il conducente di pullman o l'organista (poi ho cambiato idea, e i risultati li vedete qua). Magari la mia comprensione vacilla di fronte al guidatore del Tir che sulla Firenze-Mare, come nel film «Duel», ha schiacciato contro il guardrail un'utilitaria che cercava di sorpassarlo a sinistra, mandandola fuori strada e provocando la morte del passeggero. So anche che l'autotrasporto delle merci rappresenta la spina dorsale in un Paese lungo e stretto che viaggia su gomma anziché su rotaia, e potrebbe ben testimoniare, se fosse ancora vivo, il presidente cileno Salvador Allende, piegato da uno sciopero dei camionisti che spalancò le porte alla dittatura. Eppure se pantografate sulla rete autostradale i disagi settembrini provocati dai trattori dovrete

PROPOSTA
Camion in attesa
delle prime luci
del giorno, quando
i loro autisti
riprenderanno
la marcia, paralizzando
l'intera rete nazionale.
E se si dimezzasse
il pedaggio a chi
viaggia di notte?



concluderne che **camion, autotreni e autoarticolati stanno strozzando la circolazione. Le autorità corrono ai ripari con misure all'apparenza vessatorie.**

L'Autobrennero, per esempio, ha riconfermato il divieto di sorpasso per i mezzi pesanti entrato in vigore lo scorso 15 giugno da Modena fino al confine di Stato, per un totale di 314 chilometri, poco meno del 5% dell'intera rete autostradale.

«Un provvedimento inutile, già fallito sulla tangenziale di Milano, dove è stato revocato per gli scarsissimi risultati ottenuti», ha protestato Pasquale Russo, segretario generale della Confrtrasporto. Ma Silvano Grisenti, presidente della A22, parla invece di «benefici riscontrati in termini di sicurezza della circolazione, fluidità di traffico, diminuzione del tasso di incidentalità, a fronte di una velocità media di percorrenza invariata dei mezzi pesanti». E il Tar del Lazio ha respinto, «per carenza di elementi di "danno" e di "fumus"», il ricorso che alcune associazioni di autotrasportatori avevano presentato contro la limitazione. Secondo i dati del ministero dei Trasporti, ogni anno i veicoli che utilizzano la rete autostradale percorrono 79.404 milioni di chilometri: 60.221 milioni (75,8%) sono i chilometri dei veicoli leggeri; 19.183 milioni (24,2%) quelli dei veicoli pesanti, che incidono dunque per un quarto sulla mobilità collettiva. Non è poco. Anzi, direi che è tantissimo, anche perché nell'Unione europea un autoarticolato misura di norma 16,50 metri, ma quelli provenienti dall'Est



vanno dai 18,35 metri della Romania fino ai 20 della Russia: il corrispettivo in lunghezza di quasi sei Toyota «Aygo». Adottando i miei metodi empirici, ho notato questo, mentre ero imbottigliato nel consueto incolonnamento mattutino sulla A4: che due corsie erano interamente occupate solo da mezzi pesanti e una, quella di sorpasso, dalle auto. Qualcosa vorrà pur dire.

CONSEGNA MERCI ALL'ALBA

La situazione complessiva del traffico è vicina al collasso. Stiamo parlando di un parco circolante rappresentato da circa 35 milioni di auto e 3,6 milioni di autocarri (che diventano però 5,2 milioni se si aggiungono autobus, motrici, veicoli speciali). In 15 anni, dal 1990 al 2005, le autovetture sono aumentate del 79% e i mezzi pesanti del 60. E niente fa pensare a un'inversione di tendenza. In quel 1990, il ministro dei Trasporti, Carlo Bernini, dichiarava: «Il caos del traffico può durare ancora dieci anni». Sottinteso: poi sarà la fine. Otto anni dopo, incontrandolo, gli dissi: «Ci siamo quasi». Mi rispose: «In queste condizioni può durare altri dieci anni. Perché il caos deriva dall'aumento dei mezzi circolanti e dal mancato adeguamento delle infrastrutture. Allora: il traffico continuerà a crescere, lo dico con la saggezza di Bertoldo; le strade non si autodilatano; grandi progetti non sono alle viste. Catastrofe scontata». I dieci anni sono passati. Ci siamo davvero, stavolta. È venuto il tempo delle decisioni drastiche. E la prima che io vedo possibile è la seguente: **interdire**

la rete autostradale ai mezzi pesanti nelle ore diurne. Lo so, può sembrare un'idea semplicistica, oltreché altamente illiberale, come mi ha obiettato Bernardo Caprotti, presidente dell'Esselunga. Certo, ci sono complicate variabili da mettere in conto, a cominciare dall'aumento del costo del lavoro, visto che il notturno va retribuito di più. Ma consideriamo anche gli enormi vantaggi che ne deriverebbero: tempo guadagnato, carburante risparmiato, incidentalità ridotta, inquinamento ambientale abbattuto, qualità della vita migliorata. A me pare che la consegna delle merci all'alba si adatti bene a qualsiasi tipo di attività industriale e commerciale. Sarò un ingenuo, ma se venisse tagliato del 50%, o addirittura abolito, il pedaggio per i camion obbligati a viaggiare di notte, sono sicuro che la proposta comincerebbe a diventare interessante. Parliamone. ●●●●

DOPPIO VANTAGGIO

Viaggiare di notte per i camion significherebbe godere di un doppio vantaggio: oltre al pedaggio dimezzato, infatti, si abbasserebbero anche i consumi di carburante grazie al ridotto volume di traffico su strade e autostrade.

Calendario: le gare e i Saloni di novembre

27/10	Tokyo	Motor Show (sino all'11/11)	tokyo-motorshow.com
4	San Marino	Trofeo Rallies Terra	acisportitalia.it
9-11	Cina	Intercontinental Rally C.	ircseries.com
16-18	Macao (Cina)	Fia-WTCC	fiawtcc.it
16-18	Irlanda	Mondiale rally	wrc.com
18	Como	Campionato italiano rally	acisportitalia.it
30	Galles	Mondiale rally (sino al 2/12)	wrc.com