

GLI ASSICURATORI SIANO PARTNER

di GIACOMO CORVI

IN UN SETTORE SEMPRE SOGGETTO ALL'ERRORE UMANO, PREVENZIONE E SICUREZZA DIVENTANO FONDAMENTALI. SECONDO CLAUDIO DONATI DI ASSOTIR, SERVONO INFRASTRUTTURE MIGLIORI E CONTROLLI CERTI SULLE REGOLE GIÀ IN VIGORE. SENZA DIMENTICARE IL CONTRIBUTO DELLE NUOVE TECNOLOGIE E UN RAPPORTO CON LE COMPAGNIE CHE È RIMASTO FERMO ALLA DIALETTICA CLIENTE-FORNITORE

Un incidente come quello di Borgo Panigale, inutile a dirsi, fa notizia. E lascia nel cono d'ombra delle testate locali e specialistiche altri episodi analoghi, ma meno *notiziabili*, che non riescono a raggiungere la ribalta delle cronache nazionali. Ancor più nell'ombra restano poi i chilometri macinati ogni anno sulle nostre strade da tir e mezzi pesanti, senza incidenti e senza che nessuno quasi se ne accorga: a conti fatti, oltre l'85% della merce in Italia viaggia su gomma.

“Meno del 10% dei 250mila incidenti che si verificano mediamente ogni anno in Italia vede il coinvolgimento di mezzi pesanti”, osserva **Claudio Donati**, segretario generale di **Assotir**, associazione che raggruppa al suo interno quasi 6.500 imprese del settore. “Si tratta di una stima indicativa – puntualizza – che non tiene conto di chi sia l'eventuale responsabilità”.

I nodi irrisolti, come ha drammaticamente riportato alla luce lo schianto del 6 agosto sulla tangenziale di Bologna, tuttavia rimangono. E riguardano questioni come la sicurezza e la prevenzione. Magari anche una certa dialettica con il settore assicurativo che, seppur positiva, presenta sempre un certo margine di miglioramento.

I RISCHI DELLA VIABILITÀ

“La sicurezza è un valore assoluto che richiama tutti al massimo delle responsabilità”, aveva commentato a caldo Assotir con un comunicato stampa all'indomani dell'incidente di Borgo Panigale. “Come associazione – proseguiva la nota – cogliamo anche questa tragica occasione per ribadire che la sicurezza non può essere considerata in nessun caso materia di negoziazione

commerciale”. La sicurezza, dunque: già, ma da dove iniziare? Forse dal pessimo stato della rete infrastrutturale italiana. “Le condizioni delle nostre strade sono sotto gli occhi di tutti: manca la manutenzione, così come la messa in opera di nuove arterie che pure sarebbero necessarie”, afferma Donati. I monconi del ponte Morandi, a Genova sono ancora lì a ricordarcelo.

Scarse infrastrutture si traducono, poi, in un incremento del traffico. E, di conseguenza, oltre che in un rallentamento della velocità commerciale, in nuovi rischi per chi è costretto per lavoro a passare gran parte della propria giornata sulla strada. “Servirebbero risorse e decisioni politiche forti”, allarga le braccia Donati.

VERSO POLIZZE PLURIENNALI?

Se il rapporto fra impresa e compagnia deve evolversi in un'ottica di partnership, è bene forse che il rapporto si strutturi in un arco temporale superiore alla consueta durata annuale della polizza. Ne è convinto Claudio Donati, segretario generale di Assotir, che sembra auspicare la creazione di soluzioni pluriennali. “Il comportamento del cliente – spiega – dovrebbe essere valutato in un arco di quattro o cinque anni, dando al settore una maggiore elasticità”.

REGOLE E CONTROLLI

La prevenzione, in un mondo che sarà sempre soggetto all'errore umano, è quasi una strada obbligata. E il settore degli autotrasporti sembra perseguirla attraverso una normativa assai stringente: patente di guida, carta di qualificazione professionale, aggiornamenti obbligatori ogni quattro anni, vincoli su tempi di riposo e conduzione del mezzo. Insomma, le regole ci sono. Il problema è farle rispettare.

Donati, a tal proposito, punta il dito verso forme di concorrenza che definisce "sleale" e che mettono ulteriormente a rischio la sicurezza sulle nostre strade. "Ci sono vettori esteri che sostengono costi di gran lunga inferiori, e poi c'è chi semplicemente decide di non rispettare le norme", osserva Donati facendo emergere come la questione dei controlli sia un nervo scoperto. "Basterebbero regole certe e chiare, come l'introduzione di costi minimi per il trasporto di merci", propone Donati.

IN CERCA DI CONSULENZA

E poi c'è il nodo delle assicurazioni. La dialettica fra i diversi settori, secondo Donati, si è sempre instaurata in un'ottica commerciale: ognuno fa il proprio mestiere, cercando sì di offrire un servizio alla controparte, ma anche di strappare le condizioni migliori per il proprio business. Il che funziona fino a un certo punto. "A mio



Claudio Donati, segretario generale di Assotir

parere – spiega – bisognerebbe passare da una logica cliente-fornitore a una logica di partnership, in cui l'offerta della polizza diventa l'ultimo passaggio di un più approfondito dialogo con l'azienda". In altre parole, gli assicuratori devono trasformarsi in consulenti.

Anche perché questo approccio paga. E l'efficienza del servizio diventa fondamentale per aziende che devono mettere a bilancio eventuali perdite. "Se ricevo risposte puntuali al momento del sinistro – osserva – difficilmente sarò portato a cambiare compagnia assicurativa in presenza di un'offerta economica migliore".

ALLA PROVA DEL SINISTRO

Il caso di Borgo Panigale è, in un certo senso, da manuale. "Conosco soltanto quello che ho potuto leggere sui giornali – mette in chiaro Donati – però, da ciò che ho osservato, mi sembra che la compagnia coinvolta nel sinistro sia intervenuta in maniera tempestiva e puntuale". Parole che si riflettono anche nella soddisfazione espressa da **Virginio Merola**, sindaco di Bologna.

Resta tuttavia la drammaticità di un fatto che ha subito guadagnato le prime pagine di tutti i giornali italiani: era chiaro che un evento di tale portata richiedesse una risposta adeguata alla situazione. "La compagnia ha colto la straordinarietà dell'incidente per mettere in campo una elevata disponibilità", osserva Donati.

IL CONTRIBUTO DELL'INNOVAZIONE

Il quesito però rimane: sarebbe stato possibile evitare lo schianto? Difficile a dirsi, anche perché la dinamica dell'incidente deve ancora essere ricostruita: disattenzione o malore dell'autista, oppure guasto meccanico? Qualcosa però si potrebbe già fare, facendo ricorso a strumenti tecnologici di nuova generazione. "Penso che in questi frangenti possano essere utili sistemi come gli *emergency braking system*, dispositivi che attraverso dei sensori rilevano eventuali ostacoli sulla carreggiata e rallentano autonomamente il veicolo fino a farlo frenare completamente", afferma Donati. "Si stanno facendo notevoli passi in avanti – conclude – che io giudico positivi e che il settore sta già recependo, per consentire di migliorare la professione e la sicurezza sulla strada".

