

TRASPORTI, SERVE MAGGIORE SICUREZZA

di CINZIA ALTOMARE

LA TRAGEDIA DI BORGO PANIGALE RIVELA COME CI SIA ANCORA MOLTO DA FARE NELLA PREVENZIONE DEI RISCHI CONNESSI ALLA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI CHE TRASPORTANO SOSTANZE PERICOLOSE E INFIAMMABILI

Nel mondo assicurativo, il termine *catastrofe* viene comunemente associato ai disastri naturali.

Terremoti, inondazioni, uragani e simili eventi di origine naturale che sfuggono al controllo dell'uomo al punto da meritarsi l'appellativo di *Atti di Dio*, colpiscono infatti ovunque e frequentemente, determinando indennizzi e risarcimenti anche assai cospicui.

Ma l'origine delle catastrofi non è solamente naturale: sempre più comunemente, infatti, assistiamo a eventi le cui cause sono inequivocabilmente umane. Si tratta di accadimenti di una gravità tale da non lasciare adito a dubbi circa la loro valenza di calamità, determinati però dalle azioni, e soprattutto dalle omissioni, dell'uomo.

Non è ancora dato di sapere se la fatale distrazione che lo scorso 6 agosto ha causato il terribile schianto di Borgo Panigale sia stata determinata da un colpo di sonno dell'autista o piuttosto dall'uso del cellulare, come qualcuno ha suggerito. Di certo, il filmato che immortalava gli ultimi istanti prima dell'incidente evidenzia come il veicolo non abbia nemmeno accennato a frenare.

L'effettiva causa della distrazione, tuttavia, rappresenta una discriminante fondamentale, non già ai fini della risarcibilità del danno, quanto nel definire le modalità di prevenzione di eventuali circostanze future.

MISURE PER LA RIDUZIONE DEL RISCHIO

Un colpo di sonno accidentale si può prevenire con un'adeguata organizzazione del lavoro e un'attenta politica di gestione dei turni di guida. Si tratta di un'evenien-

za della quale abbiamo contezza sul piano statistico, e la tecnologia più recente ci offre anche un aiuto in tal senso. Esistono infatti veicoli dotati di strumenti in grado di segnalare lo stato di affaticamento del guidatore, avvisandolo dell'imminente perdita di controllo con un richiamo acustico.

L'uso del cellulare durante la guida, invece, rappresenta una grave infrazione, sempre più frequente, che ha determinato un netto aumento della mortalità sulle strade. L'**Ania** e le Autorità competenti hanno a più riprese segnalato come la tecnologia abbia consentito, nell'ultimo decennio, una forte riduzione dei sinistri mortali, grazie alla maggiore sicurezza dei veicoli circolanti. Quella stessa tecnologia, però, determina ora un drastico aumen-



© Weerasaksaeku - iStock

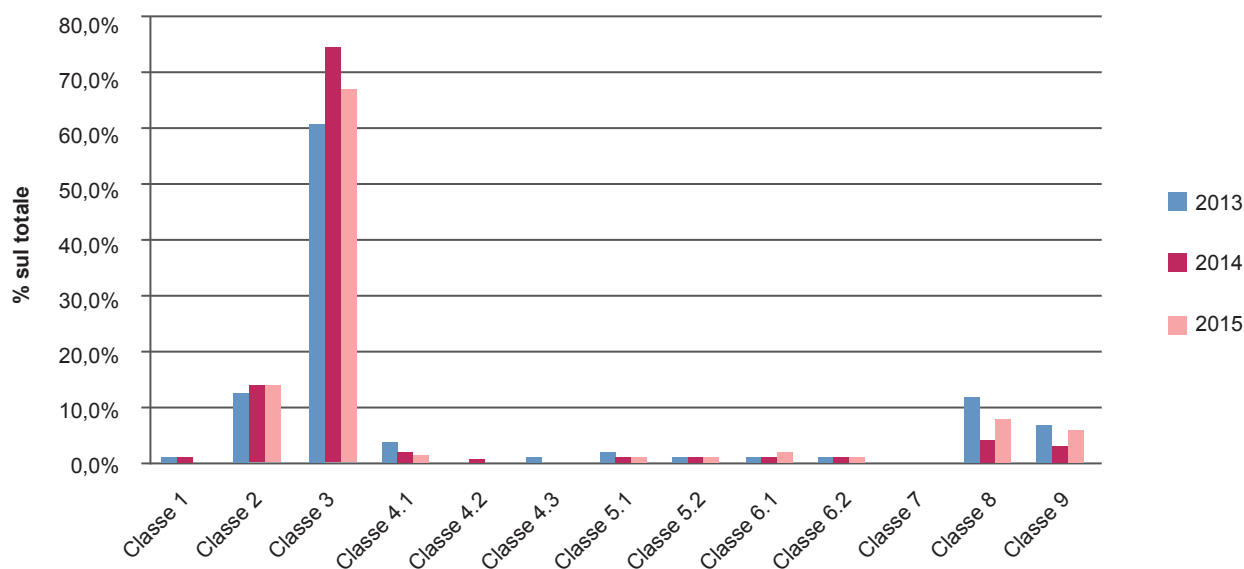
to degli incidenti, a causa dell'uso indiscriminato degli smartphone. Molte campagne di sensibilizzazione sono in atto in questo senso in tutto il mondo. Eppure il fenomeno non accenna a indebolirsi e ci si domanda quale strumento di gestione del rischio possa contrastarlo. Si parla addirittura di introdurre nei veicoli un dispositivo in grado di azzerare la comunicazione dei cellulari, una volta avviato il motore, ma la verità è che basterebbe semplicemente rispettare le regole e fare in modo che siano rispettate.

Non si parla, qui, ed è utile rammentarlo, della risarcibilità dei danni causati a terzi.

Le norme sull'assicurazione obbligatoria della responsa-



Merci pericolose trasportate su strada (ADR) in Italia



Fonte: Eurostat



bilità civile per la circolazione dei veicoli a motore prevedono infatti espressamente l'esclusione dei soli danni derivanti da fatti dolosi (anche in conformità al disposto dell'articolo 1917 del codice civile), restando salvi, invece, i danni provocati da fatti colposi anche gravissimi.

Per la compagnia sarebbe forse possibile esercitare il proprio diritto di rivalsa nei confronti dell'assicurato, ma la giurisprudenza ha chiarito a più riprese che l'assicuratore che ha indennizzato al terzo un sinistro stradale provocato dall'assicurato con tali comportamenti colposi, ha diritto alla rivalsa delle somme corrisposte solo se previsto da una valida clausola nella polizza assicurativa. Di fronte a eventi di questa portata, tuttavia, non si vede quale efficacia possa avere questo tipo di azione da parte degli assicuratori, i quali comunque ricorrono già poco frequentemente al loro diritto di rivalsa.

La questione, pertanto, verte tutta sulla necessità di ridurre il rischio che simili tragedie abbiano a ripetersi, e non è certo una questione di poco conto.

MERCI PERICOLOSE, UNA NORMATIVA STRINGENTE

Un altro elemento importante che emerge dall'analisi di questo terribile incidente, in particolare nell'ottica della

prevenzione, riguarda la questione del trasporto di sostanze pericolose.

Si tratta di un argomento delicato che non viene mai sufficientemente proposto all'attenzione del pubblico. Eppure abbiamo qui a che fare con una normativa piuttosto articolata, che affonda le sue radici nel tempo. Il primo accordo europeo ADR, acronimo del francese *Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route*, relativo al trasporto di merci pericolose su strada, fu adottato a Ginevra nel 1957 e successivamente ratificato in Italia nel '62, con legge n° 1839.

Alla base di tutto l'impianto normativo si trovano le raccomandazioni elaborate da un comitato di esperti e approvate dal consiglio economico sociale dell'ONU, sottoposte con periodicità biennale ad aggiornamento da parte del Consiglio dell'Unione europea. Quest'ultimo ha emanato una serie di direttive con le quali tale regolamento viene esteso ai trasporti effettuati in ambito nazionale.

L'ultima direttiva 2016/2309 è stata recepita nel nostro ordinamento con decreto del 12 maggio 2017, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n° 139 del 17/6/2017.

La normativa prevede che tutti i conducenti di mezzi che

trasportano merci pericolose debbano essere in possesso di un certificato per il loro trasporto, il cosiddetto *patentino ADR*, avente una validità di cinque anni, che scade automaticamente se non rinnovato. Per il suo rinnovo è necessario che il conducente segua un corso di aggiornamento.

Ogni azienda che trasporta merci pericolose deve avere almeno una persona incaricata di far rispettare le disposizioni e gli obblighi in merito al loro trasporto, e ogni veicolo deve essere dotato di un equipaggiamento speciale, con segnali di avvertimento pieghevoli arancioni, indumenti protettivi ed estintori.

La normativa attiene in primis al rischio ambientale e, alla luce di quanto accaduto a Borgo Panigale, sembra insufficiente a gestire alcuni dei pericoli derivanti dal trasporto di sostanze altamente infiammabili, che pure sono da essa regolarmente menzionate e classificate nel *gruppo 3* dell'apposito elenco.



© shironosov - iStock

Il problema è che, secondo uno studio di **Eurostat**, tra le sostanze che percorrono le autostrade italiane, al primo posto troviamo proprio i prodotti appartenenti alla classe di *pericolo 3*, ovvero i liquidi infiammabili, ed al secondo i prodotti di *classe 2*, ossia i gas (infiammabili e non).

TRA MASSIMALI ASSICURATI E DANNI INDIRECTI

L'incidente di Bologna ha mostrato con chiarezza quale possa essere la capacità distruttiva generata dalla deflagrazione di uno di questi mezzi, il che suggerirebbe la necessità di una maggiore attenzione alla sicurezza strutturale dei veicoli adibiti a questo tipo di trasporto, probabilmente al di là delle disposizioni finora previste. Sul piano del trasferimento del rischio, poi, ci si domanda se non sia il caso di prevedere massimali illimitati per la copertura obbligatoria della circolazione di questi mezzi.

Allianz Italia, la compagnia assicuratrice dell'autocisterna esplosa a Bologna, ha dichiarato di avere già ricevuto 615 richieste di risarcimento in seguito all'incidente, gran parte delle quali riguardano lesioni personali, abitazioni private e danni ad attività commerciali. Trattandosi di una compagnia di prima grandezza e indiscussa capacità liquidativa, non vi sono dubbi circa la qualità degli interventi (l'assicuratore ha fatto sapere in una nota di avere già provveduto a risarcire più di 238 danneggiati e di voler ulteriormente velocizzare i rimborsi, nell'interesse delle persone coinvolte), tuttavia resta da vedere se il massimale assicurato risulterà abbastanza capiente da soddisfare non solo le richieste di risarcimento già pervenute, ma anche quelle che è ragionevole pensare debbano ancora essere presentate, ad esempio a titolo di danni consequenziali e indiretti.

