



Tir, dall'acciaio al calcestruzzo: è allarme per i nuovi limiti ai carichi eccezionali

«Il calcolo è elementare. Se prima bastava un camion, ora per ogni carico le aziende saranno costrette a utilizzarne due o tre. Viaggi, costi ed emissioni saranno più del doppio». Il direttore generale di Federacciai, Flavio Bregant, prova a fare i conti, visto che, con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, l'emendamento al codice della strada contenuto nel DI infrastrutture diventerà legge. Per le aziende siderurgiche – ma non solo – non sarà più possibile utilizzare trasporti eccezionali anche nel caso di un «multi-carico»: questa eventualità è ora prevista solo per un «unico pezzo indivisibile».

«Si fatica a capire – spiega Bregant -, anche perché, per evitare rischi alla sicurezza, dopo la vicenda di Annone Brianza, già oggi non è possibile viaggiare senza autorizzazione: si verifica il carico e il percorso e se non c'è l'ok si sta fermi». La paralisi delle merci è un rischio che la siderurgia si prepara ad affrontare in un quadro già problematico. «I costruttori lamentano rallentamenti, è difficile ritirare le merci dai porti, mancano mezzi e autisti – spiega Bregant -. Abbiamo calcolato che nel solo Nord-Est si contano, in siderurgia, tra i 27mila e i 54mila trasporti eccezionali all'anno. Questo significa che ora serviranno quasi 100mila i camion.

Le ricadute sull'economia

Una repentina richiesta di raddoppio che rallenterà ulteriormente le consegne nei cantieri e nelle aziende che stanno rincorrendo la ritrovata domanda. Questa norma rallenta la ripresa del Paese». Le valutazioni dei produttori, come ha confermato giovedì il presidente di Federacciai, Alessandro Banzato, lanciando per primo l'allarme, confermano il quadro di difficoltà. «Siamo tutti preoccupati – spiegano dal quartier generale del Gruppo Marcegaglia – è una modifica grave, che non solo impatta sulla siderurgia, ma rischia di avere conseguenze, anche a livello di costi, su altri comparti, già oggi alle prese con la difficoltà di reperire mezzi e trasportatori. Si rischia un fermo merci drammatico, perché rispetto alle attuali modalità di trasporto eccezionale, con l'entrata in vigore di questa norma, tra 4 giorni, ci saranno aziende costrette a trasportare su mezzi standard almeno il 50% in più dei volumi, il che vorrà dire aumentare traffico ed emissioni.

La logistica

Senza considerare le ripercussioni sulla logistica che pure vive una situazione critica, si pensi a quello che sta accadendo nei porti». Per Paolo Sangoi, presidente di Assofermet, l'associazione che rappresenta i distributori di acciaio «questa novità va nella direzione opposta rispetto alle necessità della filiera della logistica. La situazione è già fuori controllo, si fatica a fissare le tariffe di trasporto, mancano mezzi ed autisti e una norma come questa non ci voleva. Inevitabilmente avremo un impatto sui costi e sulla disponibilità di collegamenti».

Manufatti in calcestruzzo

Anche Manuel Boccolini, vice-presidente di Assobeton (manufatti in calcestruzzo prefabbricati) si dice fortemente preoccupato per un provvedimento «che non ha motivazioni dal punto di vista tecnico, ma solo conseguenze pesantissime per il nostro comparto in cui i trasporti eccezionali sono inevitabili in certi casi, perché i nostri manufatti non si possono accorciare o allungare». Assobeton ha stimato che la nuova norma porterà un aumento di circa il 50% in più dei carichi eccezionali per il settore, con un incremento dei costi per le imprese del 5-6%, che si aggiungono ai rincari sulle materie prime a livello mondiale: «Con due righe di emendamento di cui davvero non capiamo la ragione, si determinerà un forte aggravio di costi per le nostre aziende, che



finalmente stanno ritrovando dinamicità e fiducia dopo dieci anni di crisi pesantissima»

Fonte: **Il Sole 24 Ore**

