



## Trasporti fuori sagoma, il disastro eccezionale è servito

L'emendamento al DL Trasporti che cancella le 108 tonnellate penalizza una branca vitale dell'economia nostrana senza raggiungere gli scopi per i quali sarebbe stata concepita. Stupore e protesta delle associazioni: da FITE a Federacciai, da Unindustria a Confindustria, da Assofermet ad ANCE e Assobeton di Angelo Scorza

'L'ultima follia di Mel Brooks' era un film di cassetta degli anni '70 dell'omonimo regista e attore comico statunitense di origine ebraica, noto per esilaranti parodie e commedie farsesche.

Ma qui da ridere c'è veramente poco, e se mai – per citare un altro capolavoro cinematografico – è 'Riso amaro', anche se invero qualcuno, visti gli ultimi lumi che arrivano dalla Roma che legifera a più non posso, pensa davvero che siamo arrivati ad una situazione farsesca e parossistica.

La questione è già piuttosto nota e riguarda in prima battuta i trasporti eccezionali, vittima dell'ennesimo sopruso legislativo, se alla fine non muterà qualcosa; al riguardo fonti confindustriali parlano ora di una possibile abrogazione entro la fine dell'anno della norma oggetto della discordia.

Durante la conversione in legge del DL Trasporti o Infrastrutture che dir si voglia (tecnicamente noto come decreto 121/2021 Trasporti e infrastrutture) è passato un emendamento 'blindato' che ha modificato l'art.10 del Codice della Strada introducendo l'obbligo del pezzo unico indivisibile; la norma era stata presentata come proposta di legge n.1368 Scagliusi e faceva parte del disegno di legge generale di modifica al CdS.

La modifica al ribasso di alcuni limiti dei trasporti eccezionali su strada costringerà ineluttabilmente a suddividere i carichi su più mezzi così aumentando il costo unitario del trasporto di prodotti semilavorati e delle materie prime. Si genereranno aggravii di costi e forse persino ulteriori crisi d'impresa, cosa di cui non si sente certo il bisogno in un momento così difficile. In più si avrà un ovvio impatto negativo sull'ambiente a cagione del moltiplicarsi di mezzi impegnati in operazioni di trasporto semivuoti per la redistribuzione dagli attuali carichi a più mezzi speciali, si determinerà una maggiore congestione di traffico e vi saranno difficoltà a reperire autisti in numero superiore.

Nel dettaglio, il DL ha ridotto la massa complessiva dei trasporti di elementi divisibili caricati su automezzi, che finora si potevano trasportare fino a 6 unità di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia nonché di prodotti siderurgici coil e laminati grezzi, con limiti di massa complessiva quanto segue: 38 tonnellate per i veicoli isolati a 3 assi, 48 tonnellate per i 4 assi, 86 tonnellate per i complessi di veicoli a 6 assi e 108 tonnellate per i complessi a 8 assi. Viceversa, da ora in poi vi sarà il limite di 72 tonnellate per i complessi a 5 assi e di 86 tonnellate per i complessi a 6 o più assi, eliminando pertanto tout court le 108 tonnellate quale limite massimo di portata, a meno che non si tratti pezzo unico



indivisibile.

La ratio della norma 'sarebbe' una garanzia a tutela dell'incolumità pubblica.

Dal famoso crollo (con vittima) del cavalcavia lombardo di Annone Brianza nell'autunno 2016 causato da un mezzo con un carico troppo pesante (o forse da una infrastruttura malandata?) lo Stato, sia a livello di potere esecutivo che legislativo, sta cercando di ridurre i rischi, per garantire una maggiore sicurezza globale, riducendo l'operatività dei mezzi, ossia imponendo una forte riduzione del carico massimo accettabile a dispetto della portata tecnica.

Soluzione tattica assai discutibile. Un po' come quando, invece di riparare e ripristinare al più presto la viabilità su ponti e tratti stradali vittime di anni di incurie, le società autostradali chiudono per parecchi chilometri una delle due corsie, così da ridimensionare il peso del carico viaggiante; e chi se ne frega poi se questo causa code e ritardi ai malcapitati 'utenti' viaggiatori privati od operatori professionali...

Dal fronte della cosiddetta 'utenza' – termine orrendo che lascia presupporre già un rapporto di sudditanza – del provvedimento legislativo, la protesta sta montando giorno per giorno e vede scendere in campo diverse associazioni di categoria, con reazioni anche veementi.

Sandra Forzoni all'ultimo GIS di Piacenza, fiera del sollevamento e del trasporto eccezionale

“ Un disastro per l'economia nazionale arrivato come un fulmine a ciel sereno; ho già attivato i canali istituzionali e politici per una risoluzione, anche se complessa, della faccenda, dobbiamo bloccarne l'attuazione e promuovere un tavolo tecnico competente con i rappresentanti di tutte le parti coinvolte” commenta a caldo Sandra Forzoni, Direttore Generale FITE Federazione Italiana Trasporti Eccezionali, nata di recente in seno a Confetra e che raduna tra gli associati 'bei nomi' del trasporto eccezionale quali Trasporti Pesanti, Battazza, TCF Rosignoli, Nicoli, Nizzi. “In un momento in cui il PNRR può indirizzare l'economia verso una sostanziale ripresa ed il Paese sta mettendo in campo risorse importanti, tale emendamento – presentato ed approvato senza tenere conto delle conseguenze disastrose come impatto economico e ambientale – è una vera mazzata” prosegue la 'pasionaria' dei trasporti fuori sagoma, che stima un fabbisogno maggiore di circa 3mila autoarticolati in più per i trasporti del tonnellaggio attuale fra nord est e nord ovest. “Ma i mezzi non ci sono, già oggi c'è carenza del 30% di offerta di veicoli in produzione per trasporti eccezionali rispetto alla domanda; e poi non ci sono autisti a sufficienza” conclude Forzoni.

Il direttore generale di Federacciai, Flavio Bregant, fa i conti in tasca alle aziende siderurgiche. “Oggi è già difficile ritirare le merci dai porti, mancano mezzi e autisti. Nel solo Nord-Est si contano, in siderurgia, tra i 27mila e i 54mila trasporti eccezionali all'anno. Questo significa che ora serviranno 100mila camion. 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”.

Si allinea sulla questione portuale Giovanni Mondini, Presidente Confindustria Liguria.



“Le modifiche introdotte dal DL 121/2021 in materia di trasporti eccezionali faranno salire ancora il prezzo già altissimo che le aziende liguri, e tutte quelle che devono accedere ai nostri porti, pagano, in termini di severe restrizioni al passaggio di mezzi speciali, per l'inefficienza e la fragilità della rete infrastrutturale regionale. Nelle modifiche alla norma, non vediamo alcun beneficio né dal punto di vista ambientale, poiché moltiplicheranno le operazioni di trasporto con conseguente congestionamento del traffico, né dal punto di vista della sicurezza, poiché ogni carico eccezionale è soggetto, già oggi, a specifiche autorizzazioni”.

Paolo Sangoi, presidente di Assofermet, l'associazione dei distributori di prodotti siderurgici, crede che la novità “vada 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”.

“Le modifiche introdotte riducono le attuali configurazioni dei carichi per assi e per limiti di massa che rappresentano, ormai da qualche decennio, uno standard operativo e produttivo. Tali interventi avranno un impatto negativo anche sull'ambiente: moltiplicarsi delle operazioni di trasporto anche a vuoto, maggiore pressione sul sistema infrastrutturale, difficoltà nel reperire gli autisti ed aumento dei tempi di consegna” tuona il presidente della Sezione Logistica e Trasporti di Confindustria Livorno Massa Carrara Daniele Grifoni.

Si scaglia contro la norma anche il presidente di Unindustria, l'associazione territoriale del sistema Confindustria di Roma Frosinone Latina Rieti Viterbo, Angelo Camilli. “I nuovi limiti introdotti comportano difficoltà oggettive al sistema delle imprese; ci saranno più mezzi di trasporto laddove prima ne sarebbe servito soltanto uno, con due conseguenze fondamentali: si va a incidere in maniera significativa sull'impatto ambientale, con un aumento sulle nostre autostrade dei TIR; esiste un evidente aumento di costi sostenuto dalle imprese in un momento in cui già l'aumento del prezzo delle materie prime e del costo dell'energia stanno creando grossi problemi”.

“L'emendamento, di cui davvero non capiamo la ragione, determinerà un forte aggravio di costi per le nostre aziende che finalmente stanno ritrovando dinamicità e fiducia dopo dieci anni di crisi pesantissima; il provvedimento non ha motivazioni dal punto di vista tecnico, ma solo conseguenze pesantissime per il nostro comparto in cui i trasporti eccezionali sono inevitabili perché certi manufatti non si possono accorciare o allungare” lamenta Manuel Boccolini, vice-presidente di Assobeton, associazione dei manufatti in calcestruzzo prefabbricati, stimando che la nuova norma “comporterà 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”.

Un punto affine a quello di Gabriele Buia, presidente di ANCE. “Nelle costruzioni ci sono delle lavorazioni che necessitano di trasporti speciali di prefabbricati o grossi manufatti



metallici. Il nostro settore sta già affrontando forti tensioni dovute al caro materiali e all'allungamento delle tempistiche, e ora si sommano problematiche legate ai trasporti, con un ulteriore allungamento dei tempi e un aumento dei costi”.

