



Prot. n. 15/2020

Roma, 19 Febbraio 2020

**Alla Ministra delle Infrastrutture
e dei Trasporti**
On. Paola De Micheli
segreteria.ministro@mit.gov.it

OGGETTO: Trasporti eccezionali – Garantire la circolazione dei mezzi – Istituire un tavolo Nazionale dedicato ai Trasporti Eccezionali

Gent.ma On. Ministra,

UNATRAS (l'Unione Nazionale delle Associazioni dell'Autotrasporto merci, composta dalle singole federazioni aderenti che sono ASSOTIR, CNA-FITA, CONFARTIGIANATO TRASPORTI, FAI, FIAP, SNACASARTIGIANI, UNITAI), Confcooperative Lavoro e Servizi e Legacoop Produzione e Servizi, in funzione del ruolo di tutela e rappresentanza dei propri iscritti, segnalano un'estrema situazione di criticità che sta interessando il comparto delle imprese specializzate nei trasporti eccezionali e chiedono un Suo, urgente intervento.

Il comparto delle imprese specializzate nel servizio dei trasporti eccezionali, è rappresentato da oltre 400 aziende con circa 5.000 addetti. Il parco veicolare di questo comparto è composto da oltre 6.000 mezzi.

Seppur non particolarmente numeroso, questo settore è di interesse strategico per il Made in Italy e per particolari rami dell'industria del nostro Paese che utilizzano questi mezzi per trasportare componenti ed apparecchiature fondamentali per la realizzazione di impianti ed altre opere di particolare rilevanza.

In ambito nazionale, si stima che i settori di attività interessati dai trasporti eccezionali e/o svolti in condizione di eccezionalità, coinvolgono circa 8000 imprese, per un fatturato di 50 miliardi di euro e oltre 160mila occupati.

Una parte importante dell'economia italiana che ha estrema necessità, autotrasportatori compresi, di pianificare le consegne e, possibilmente, avere garantiti modi, tempi e costi del trasporto.

Una necessità segnalata da tempo ai diversi Governi che si sono succeduti ma che, ancor prima dei tristi epiloghi dello stato delle infrastrutture italiane, hanno avuto soltanto alcuni timidi accenni di risposta, tra cui la Direttiva n°293/2017.

Situazione che si è notevolmente aggravata, anche a causa del peggioramento dello stato generale della viabilità italiana e che, sia per le imprese di autotrasporto che effettuano trasporti eccezionali, che per le attività produttive, sta diventando veramente insostenibile in termini di ulteriore dilatamento dei tempi per conseguire le autorizzazioni necessarie per l'attraversamento delle strade, per i blocchi improvvisi dei transiti, per le limitazioni, interdizioni e deroghe al passaggio introdotte mentre il trasporto è regolarmente in itinere.

I pesantissimi aumenti dei tempi di percorrenza, l'impossibilità di pianificare i percorsi, i costi più che raddoppiati, rischiano di avere conseguenze drammatiche per i trasporti e per i settori dell'economia interessati.

In questo contesto, ancor più critica e di estrema emergenza, risulta essere la situazione che interessa i tratti autostradali di competenza del 1° Tronco Genova: A/12 Genova-Sestri Levante; A/10 Genova-Savona; A/26 dei Trafori Voltri-Gravellona.

Sull'A12 e l'A10, per alcuni viadotti ("Campodonico" - "Sori" - "Recco" - "Voltri" e la rampa del casello autostradale di Chiavari), permane già da tempo la sospensione del transito per i trasporti eccezionali.

Lungo l'autostrada A26, sono intervenuti, senza alcun preavviso, blocchi della circolazione ai veicoli eccezionali.

Una modalità, quest'ultima, che colpisce le imprese mentre sono impegnate nel pieno svolgimento dei trasporti e le relega ad una condizione di "prigionia" in loco, senza poter andare né avanti né indietro, nonostante la regolarità delle autorizzazioni in loro possesso.

E che rischia di reiterarsi dato che, da incontri svolti direttamente sul territorio, Autostrade per l'Italia S.p.A. ha nuovamente riproposto le tre attività la cui concomitanza rende vana qualsiasi programmazione da parte delle imprese:

- ✓ Ispezioni da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) che avvisa "oggi per domani" del tratto che sarà oggetto di ispezione
- ✓ Attività ispettiva sulle gallerie a cura di un Ente terzo
- ✓ Interventi per le barriere fonoassorbenti

Tutto ciò rende impossibile il collegamento con Genova, con il suo porto e con quelli limitrofi recando gravi danni anche ai cantieri navali ed ai correlati trasporti eccezionali.

Al di là dell'evidente necessità di un cambio di passo da parte dei soggetti gestori le infrastrutture del Paese, Le chiediamo un immediato intervento per scongiurare che futuri blocchi della circolazione senza alcun preavviso, mettano le imprese di autotrasporto nella condizione di non poter rispettare gli impegni presi con la committenza, con aggravii di costi e penali che minacciano la loro già precaria esistenza.

Le segnaliamo la necessità di individuare una particolare soluzione per il trasporto delle imbarcazioni che oggi riscontrano grandi difficoltà per raggiungere il porto di Genova o quelli limitrofi. Allo stato attuale, ognuna delle tratte autostradali potenzialmente utilizzabili (A6 - A7 - A15 - A26), è praticamente impercorribile a causa di divieti per i transiti eccezionali difficilmente derogabili ovvero per limiti relativi alle dimensioni che non rientrano nelle caratteristiche delle navi da trasportare.

La totale mancanza di certezze operative sta letteralmente distruggendo il traffico economico da e per la Liguria.

Per questo territorio, fermo restando il rispetto di tutte le condizioni di sicurezza nella circolazione, chiediamo un Suo autorevole intervento al fine di garantire una programmazione delle attività ispettive che consenta alle imprese di pianificare i loro viaggi.

Un'ipotesi potrebbe essere quella di concentrare le ispezioni, per un determinato periodo, su una direttrice (es. A26), in modo da consentire la programmazione dei viaggi ed il collegamento con Genova su almeno una di quelle residuali (es. A7)

Per ciò che concerne invece le criticità più generali che si sono ulteriormente acutizzate e che penalizzano i trasporti eccezionali, torniamo a lamentare la sostanziale disapplicazione, della direttiva del MIT, n°293 del 15 Giugno 2017 in materia di autorizzazioni alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità.

Scopo di tale direttiva è quello, si cita testualmente la nota diffusa dal MIT in occasione della sua emissione, *“di fornire agli enti proprietari e gestori di strade riferimenti certi ed uniformi, in modo da contribuire a superare le criticità presenti nel rilascio delle autorizzazioni, anche attraverso lo snellimento e la razionalizzazione delle procedure per i permessi. Il rispetto di queste prescrizioni è necessario da parte di tutti per garantire la sicurezza stradale*

Con la Direttiva si impone agli enti, qualora non lo abbiano già fatto, di istituire e pubblicare il catasto stradale della rete viaria di loro competenza, aggiornando i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della stessa, ivi comprese le caratteristiche di percorribilità da parte dei mezzi d’opera e tutte le informazioni necessarie per il tempestivo rilascio delle autorizzazioni”.

Dopo quasi tre anni dalla diffusione della Dir. n° 293/2017, dobbiamo purtroppo constatare e denunciare che, nonostante gli indirizzi predisposti dal Ministero, nulla di quanto auspicato è stato recepito e si è concretizzato.

Pur essendo consapevoli che i contenuti della Direttiva MIT 15.6.2017 n°293 rappresentano delle “linee guida” e non delle prescrizioni, chiediamo che il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ritorni urgentemente sull’argomento ed eserciti una maggiore pressione per l’attuazione, da parte degli Enti interessati, di quanto indicato nella Dir. n°293/2017.

Del resto, gli aspetti di gestione amministrativa e le altre problematiche operative evidenziate, dovrebbero rientrare nelle aree funzionali di competenza del MIT ai sensi dell’articolo 42 del Decreto Legislativo n°300 del 30 Luglio 1999 (“Riforma dell’organizzazione del Governo, a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n.59”.

Riteniamo inoltre necessario riflettere sulla coerenza dell’attuale impianto delle autorizzazioni (singole - multiple - periodiche): le imprese sostengono costi per permessi validi 90 o 180 giorni ma in realtà, i giorni di transito si riducono, quando va bene, ad una quindicina.

L’obiettivo è quello di assicurare una migliore sicurezza ed integrità delle infrastrutture, ridurre le lungaggini amministrative ed i problemi logistici che si trova di fronte chi opera nel settore.

Una riflessione su questi temi è sicuramente congeniale agli interessi di tutte le parti coinvolte in tema di trasporti eccezionali.

Affrontare le tematiche richiamate, richiede il giusto tempo di riflessione e concertazione, per tale motivo chiediamo che sia istituito un tavolo di lavoro permanente dedicato ai trasporti eccezionali.

Fiduciosi di un suo cortese riscontro, porgiamo

Distinti saluti

p. le Associazioni
Il Presidente di UNATRAS
Amedeo Genedani