ADOBESTOCK

I carichi eccezionali. Solo in siderurgia l'Italia conta tra i 27mila e i 54mila trasporti eccezionali all'anno

Dall'acciaio al calcestruzzo, allarme per i nuovi limiti ai carichi eccezionali

Rischi per l'industria. Vito Grassi (vice presidente Confindustria): le nuove regole sull'autotrasporto «avranno impatti negativi rilevanti sui settori direttamente interessati: acciaio, grandi travi in calcestruzzo e blocchi di pietra, senza tutelare la sicurezza»

Giovanna Mancini
Matteo Meneghello

«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 Dl infrastrutture diventerà legge. Per le aziende siderurgiche – ma non solo – non sarà più possibile utilizzare trasporti eccezionali anche nel caso di un «multicarico»: 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. 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, sui 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 quattro 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. Senza considerare le ripercussioni sulla logistica che pure vive una situazione critica». Per Paolo Sangoi, presidente di Assofermet, l'associazione dei 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. Avremo un impatto sui costi e sulla disponibilità di collegamenti».

> **Bregant (Federacciai): «La norma porterà al raddoppio dei camion e al rallentamento nelle consegne ai cantieri»**

> **Boccolini (Assobeton): «Stimamo un aumento del 5-6% dei costi per le imprese di un settore uscito da una lunga crisi»**

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». Assobeton ha stimato 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: «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».

Il mondo dell'industria reagisce compatto, esprimendo «fortissima preoccupazione» per la modifica introdotta del Dl Infrastrutture: «Si tratta di interventi che avranno impatti negativi rilevanti sui comparti direttamente interessati, ovvero acciaio, grandi travi in calcestruzzo e blocchi di pietra, senza tutelare la sicurezza e l'ambiente», commenta Vito Grassi, vice-presidente di Confindustria e presidente del Consiglio delle Rappresentanze regionali e per le Politiche di coesione territoriale. Confindustria chiede pertanto al governo e al Parlamento di procedere alla soppressione della norma, riportando la disciplina alla sua formulazione in vigore. «Le modifiche introdotte genereranno aggravi di costi, perdite occupazionali e, in alcuni casi, crisi d'impresa – aggiunge Grassi –. Senza contare l'impatto negativo sull'ambiente e le difficoltà nel reperire gli autisti». Ora che il Paese sta procedendo alla realizzazione di numerose grandi opere, la modifica «comporterebbe aumenti dei tempi di consegna dei manufatti e aggravi dei costi di realizzazione, già stressati dalla crescita fuori controllo dei prezzi delle materie prime», dice ancora Grassi.

FEDERACCIAI
Il presidente di Federacciai, Alessandro Banzato, è stato tra i primi a lanciare l'allarme

ANCE
Per il presidente di Ance, Gabriele Buia si rallenterebbe la realizzazione di opere infrastrutturali

ASSOBETON
Per il vice-presidente Manuel Boccolini si colpisce un settore che finalmente riparte

Preoccupazione condivisa dal presidente di Ance, Gabriele Buia: «Nel mondo delle costruzioni ci sono delle lavorazioni che necessitano di trasporti speciali, dai prefabbricati ai grossi manufatti metallici. Ma oltre a questo, il nostro settore sta affrontando forti tensioni dovute al caro materiali e all'allungamento delle tempistiche. Se si sommano anche problematiche legate ai trasporti, con un ulteriore allungamento dei tempi e aumento dei costi, sarà un problema realizzare le grandi infrastrutture nevralgiche per il rilancio del Paese rispettando i tempi stabiliti dal Pnrr».

La norma potrebbe avere conseguenze negative anche sui produttori di beni strumentali, come osserva Paolo Lamberti, vice-presidente di Acimac (costruttori di macchine per la ceramica), che parla di «un ulteriore ostacolo all'attività delle imprese».

Indirettamente, anche altri settori sarebbero colpiti, fa notare Francesco Spigolon, consigliere incaricato per gli imballaggi industriali di Federlegno Arredo: «I nostri clienti sono i produttori di beni che questa modifica rischia di rendere meno competitivi a livello globale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA