

«Burocrazia e incuria danneggiano il trasporto pesante su gomma»

Luca Tosto, presidente dell'Aipe: passata l'emergenza, dopo il crollo di ponti e cavalcavia, nulla è stato fatto per migliorare la viabilità

05/03/2018



La burocrazia e l'incuria stanno mettendo a rischio l'industria della caldareria, che è obbligata ad utilizzare i trasporti speciali per la mole dei suoi manufatti, danneggiando un settore importante dell'economia del Paese. A oltre un anno dai disastrosi crolli di ponti e cavalcavia che hanno riproposto il tema della manutenzione viaria, nonostante le promesse fatte alla categoria, non è stato fatto nulla di compiuto per migliorare la situazione. L'abolizione delle Province e il passaggio delle competenze all'Anas ha rallentato ancora di più l'iter delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali eccedenti i limiti dell'art.62 (circa 100 tonnellate), vietando a questi mezzi la percorrenza di granparte della rete stradale della Penisola, lì dove sono presenti ponti e cavalcavia. Questo sta mettendo in ginocchio tutte le imprese che si servono del trasporto speciale per le loro merci. È particolarmente colpita l'industria della caldareria, che produce ed esporta, per il 95%, prodotti di *heavy industry*.

Luca Tosto (*nella foto*), Presidente di AIPE, l'Associazione Italiana Pressure Equipment (un'organizzazione che rappresenta le aziende del settore meccanico della caldareria e il relativo indotto, che impiegano complessivamente oltre 6000 dipendenti e sviluppano un fatturato di circa 1.600.000.000 di Euro, il 90% del quale è generato dall'esportazione dei prodotti) e titolare del Gruppo Tosto, ha lanciato l'allarme sui rischi che corre l'industria del settore.

Afferma Luca Tosto: «I maggiori costi, gli aumentati controlli e soprattutto il mancato rilascio di autorizzazioni al trasporto, hanno penalizzato le aziende del settore, perché dopo i crolli sono stati creati una serie di vincoli che, di fatto, hanno complicato il problema. Le imprese, attualmente, si trovano in seria difficoltà a evadere gli ordini ricevuti e ad assorbire i nuovi costi di gestione, in particolar modo, per quanto riguarda i trasporti eccezionali, per cui il settore sta rischiando la paralisi».

Continua il Presidente di AIPE, puntando il dito contro la burocrazia e la caotica situazione che si è venuta a creare con il passaggio delle competenze tra le strade delle Province/Regioni all'Anas: «Assistiamo a una sorta di immobilismo di funzionari e dirigenti pubblici, che non si vogliono assumere la responsabilità di concedere le autorizzazioni temendo poi di doverne rispondere al verificarsi di problemi durante i trasporti».

E sottolinea i pesanti oneri che gravano sulle aziende: «Per i carichi superiori alle 100 tonnellate, le imprese devono effettuare verifiche sulla stabilità e sulle condizioni dei ponti a proprie spese. Un ulteriore e pesante aggravio di oneri, dal momento che le aziende pagano già indennizzi per l'usura delle strade, quelle provinciali con ponti e sovrappassi autostradali. Nonostante questo ulteriore approfondimento tecnico le autorizzazioni poi, nella stragrande maggioranza dei casi, non vengono concesse se non per pesi molto limitati e incompatibili con le esigenze di costruzione del comparto caldareria. Una volta comunicato il percorso ed effettuate le verifiche, queste vengono sottoposte alle Province, che impiegano ulteriore tempo per effettuare i dovuti controlli (oltre 15 giorni). Alla fine di questo lungo iter, che è simile ad una roulette russa, non è affatto detto che l'autorizzazione venga rilasciata».

Questa assurda burocrazia sta rallentando le consegne con danni ingenti per le imprese, costrette a pagare penali per i ritardi ai clienti, oltre al danno all'immagine e alla perdita di competitività. L'AIPE sottolinea che la nuova normativa, che intende portare il limite di peso alle 150 tonnellate, precluderà alle aziende italiane una importante fetta del mercato. La disattenzione al problema ha creato blocchi ovunque. Si parte dalla difficoltà di collegare Lombardia, Emilia-Romagna al Veneto, fino ad arrivare a problematiche legate alle Province: da Ferrara a Pesaro, da Ancona a Genova, la situazione trasporti eccezionali non fa sconti a nessuno, mettendo in ginocchio tutte le categorie interessate e bloccando, di fatto, il made in Italy.

L'AIPE aveva consegnato al Ministero dei Trasporti una soluzione provvisoria, atta a risolvere l'urgenza, che puntava sulle autostrade fluviali. L'Associazione ha richiamato l'attenzione alla via fluviale che collega Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna al mare che richiederebbe correttivi minimi, quali il rifacimento del pennello di foce Olio e la ristrutturazione della conca di accesso al Porto di Cremona. Gli interventi sarebbero realizzabili in tempi rapidi e comporterebbero un costo di pochi milioni di euro, una cifra esigua

rispetto agli ingenti investimenti effettuati negli ultimi tempi per consentire la navigabilità del fiume.

Inoltre, per ripristinare il corretto funzionamento dei trasporti sull'asse Lombardia-Porto Marghera, si potrebbe agire nell'immediato, attraverso un progetto che prevede azioni di rinforzo sui ponti esistenti con il coinvolgimento del Genio Civile o del Genio Militare.

Parallelamente si dovrebbe invece lavorare per la costruzione di due ponti verso le direttrici di Marghera.

Ma dopo tante proposte e altrettante promesse, nulla ancora è stato fatto e l'Italia perde competitività e miliardi per l'incuria politica. Il Presidente Luca Tosto annuncia: «Siamo profondamente rammaricati per questo immobilismo da parte delle autorità competenti, la cui inerzia impatta pesantemente sull'industria italiana, che vede le aziende impossibilitate a consegnare i propri prodotti. Di conseguenza, le nostre imprese vengono penalizzate nelle competizioni internazionali, che ci escludono a causa degli ormai noti problemi logistici del Paese. Siamo consapevoli del fatto che le autorità politiche abbiano altrettante criticità da risolvere, ma rivolgo loro ancora una volta un appello, affinché tale condizione, che sta bloccando un importante comparto industriale, venga affrontata concretamente, prima che le aziende decidano di delocalizzare la propria produzione».

(riproduzione riservata)