ASSOBETON

IX Commissione Trasporti della Camera

Modifiche al Codice della Strada

GIORGIO FERRARINI
PRESIDENTE ASSOBETON

11 FEBBRAIO 2019

ASSOBETON

Signor Presidente, onorevoli Deputate, onorevoli Deputati,

Vi ringrazio per l'invito ad esporre le considerazioni di Assobeton sulle proposte di modifica al Codice della Strada (CdS).

Assobeton è l'associazione che a livello nazionale rappresenta i produttori di manufatti in calcestruzzo.

La dimensione economica del comparto, pur dopo la pesante contrazione del volume d'affari patita nell'ultimo decennio, è quantificabile approssimativamente in 2,3/2,5 miliardi di Euro. Il numero delle aziende del comparto è di poco inferiore a 1.200 per un totale di quasi 15.000 addetti (fonte ISTAT).

Il nostro settore è uno dei principali utenti dei trasporti cosiddetti eccezionali come identificati dall'art. 10 comma 2 lettera b) del CdS ed è per questo che da anni seguiamo con particolare attenzione e competenza questa tematica apprezzando il risultato raggiunto nell'attuale formulazione del Codice e del suo Regolamento attuativo.

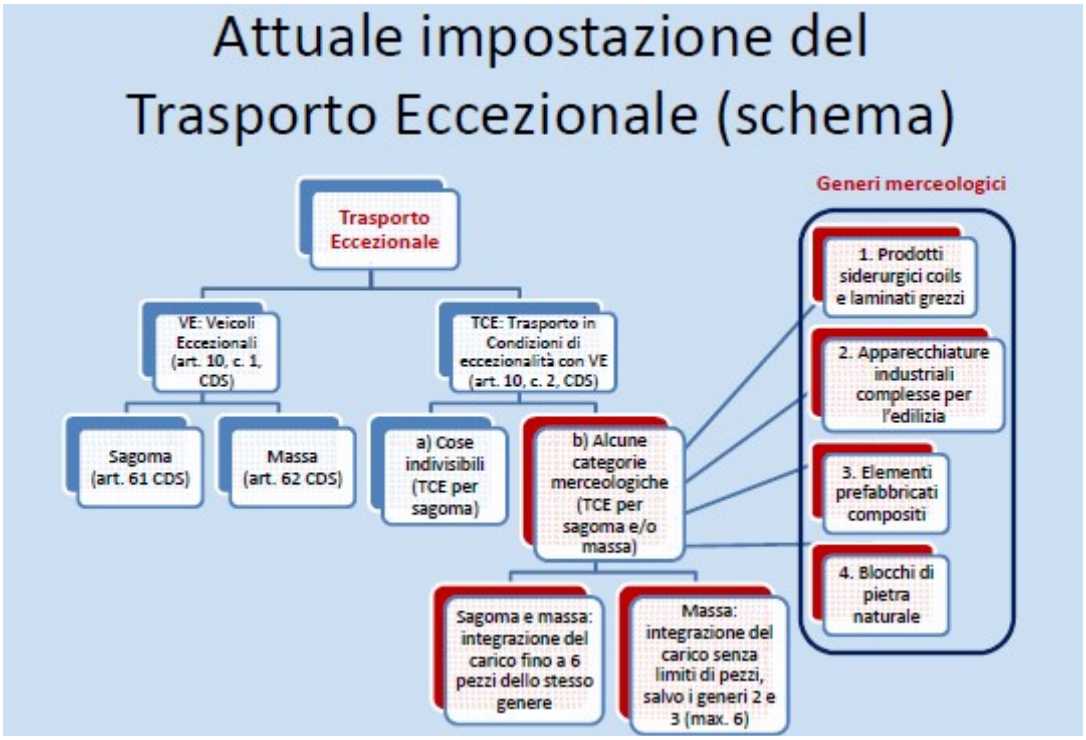
La produzione dei nostri associati è costituita sia da manufatti di dimensioni tali per i quali necessitano trasporti eccezionali, sia da manufatti di dimensioni più contenute, che non richiedono l'utilizzo di trasporti eccezionali.
La parte del comparto interessata ai trasporti eccezionali è stimabile in 1,2/1,5 miliardi di Euro, cioè circa il 60% del totale del comparto.

Data la rilevanza economica dei trasporti eccezionali e degli standard di trasporto e di produzione che l'attuale regolamentazione ha consentito e a cui è corrisposto un adeguamento dei macchinari e degli automezzi con notevoli investimenti, una modifica normativa generalizzata comporterebbe danni economici ingenti e ripercussioni negative sulle aziende di trasporto specializzato e sulle nostre aziende manifatturiere.

Si sottolinea che, pur in presenza dei consistenti importi in danaro richiesti proprio a compensazione dell'usura delle infrastrutture stradali, l'attuale gestione dei trasporti eccezionali risulta già oggi limitata, a vario titolo, dagli enti

Associazione Nazionale Industrie Manufatti Cementizi
20149 Milano – Via Carlo Ilarione Petitti 16
Telefono 02 70100168 –Fax 02 7490140
www.assobeton.it - e-mail: info@assobeton.it
Codice Fiscale 80131550156

gestori/proprietari delle infrastrutture stradali, per cui l**a vera priorità** non è quella di modificare le regolamentazioni attuali relative al CdS, bensì quella di **provvedere ad eseguire le opere di manutenzione, ordinaria e straordinaria**, che consentano di ripristinare condizioni di agibilità in sicurezza delle infrastrutture stradali.



Fonte Confindustria

Riteniamo che le modifiche all'art. 10, comma 2, lett. b), del Codice della strada, come indicate dal documento "**testo di confronto tra l'attuale CdS e PDL presentate**" cortesemente trasmessoci, relative al vincolo del trasporto di un unico pezzo e alla riduzione dei limiti di carico, **non siano assolutamente condivisibili**, perché non apporterebbero alcun miglioramento alla sicurezza del traffico e all'usura delle infrastrutture stradali, ma sicuramente **aggraverebbero pesantemente l'impatto ambientale** generato dai trasporti producendo un impatto disastroso sul nostro settore a causa un aumento del numero dei trasporti e dei relativi costi, con **possibili impatti sull'occupazione** e sulla produzione, e la **perdita di valore dei notevoli investimenti tecnologici sostenuti**, nell'ultimo decennio, come già detto, dalle nostre aziende e da quelle dei trasportatori pur in presenza di un quadro economico non certo favorevole.

Il settore della produzione di manufatti prefabbricati in cemento utilizza per il trasporto dei prodotti finiti tre tipologie di carichi definiti eccezionali:
1) eccezionali in lunghezza entro il peso massimo complessivo (art. 61 CdS);
2) eccezionale in lunghezza oltre il peso massimo complessivo (art. 62 CdS)
3) eccezionale in larghezza (art. 61 CdS).
Quest'ultimo è abbastanza raro, sicuramente il meno utilizzato, probabilmente non raggiunge il 2/3% del totale dei trasporti eccezionali eseguiti.

Sui trasporti eccezionali in lunghezza, (punto 1), ma entro il peso massimo complessivo, ridurre ad 1 (uno) gli elementi trasportati è anacronistico e contro logica, perché sarebbe come vietare il carico di più pezzi di qualsiasi materiale su un trasporto "normale"; e ciò per il solo fatto che il convoglio è più lungo di mt. 18,75.

Si sottolinea che l'aumento dell'interasse tra gli assi del mezzo, tipico dei nostri trasporti in questione, riduce la trasmissione delle azioni sulle opere d'arte.

Inoltre, il trasporto del pezzo unico sarebbe peggiorativo per l'infrastruttura stradale, in quanto il numero superiore di trasporti produrrebbe maggiori sollecitazioni dinamiche.

Mi spiego. Prendiamo, ad esempio, il caso di un trasporto con n° 3 pezzi rispetto a n° 3 trasporti con un pezzo: in questo secondo caso, l'infrastruttura subirà n° 3 passaggi anziché n° 1, cioè, a parità di peso netto trasportato (quello dei tre pezzi), andremo a maggiorare il peso complessivo scaricato sull'infrastruttura di due volte la tara a causa dei due viaggi aggiuntivi.

Sui trasporti eccezionali in lunghezza e peso, (punto 2), la limitazione al trasporto ad un unico pezzo e/o la riduzione dei limiti di massa (con effetto moltiplicatore, se cumulati), oltre a quanto già indicato, comportano:

- in linea generale, l'aumento di 3/4 volte del numero degli automezzi circolanti con conseguente maggior congestione al traffico e notevole incremento di emissione di CO2 e di polveri sottili; e ciò, proprio in prossimità dei centri urbani dove sono per la massima parte localizzati i nostri cantieri di montaggio dei manufatti prefabbricati;
- in linea generale, una notevole difficoltà di reperimento delle "scorte tecniche" (Decreto Min. LL.PP del 18/07/1997) attrezzate e autorizzate,

previste dal Codice della Strada, dalle quali buona parte dei nostri trasporti eccezionali deve essere assistita e scortata.

- al settore, un aggravio di costi non indifferente, legato non solo al moltiplicarsi del numero di trasporti, ma anche ad un inasprimento dei costi relativi alle operazioni di messa in opera degli elementi prefabbricati a seguito del rallentamento dell'approvvigionamento dei pezzi in cantiere.

Si ricorda, inoltre, quanto già detto, in merito all'estrema difficoltà che già ora si incontra nel rilascio delle autorizzazioni al transito dei trasporti eccezionali da parte delle amministrazioni, soprattutto locali, sulle strade di loro gestione; difficoltà legate proprio alla volontà di limitare i transiti di detti trasporti che, a ben vedere, proprio per la presenza della scorta tecnica e il basso limite di velocità massima imposto, risultano meno pericolosi di altri.

A solo titolo di esemplificazione delle nostre tipologie di trasporto eccezionale identificato all'art. 62, ci permettiamo allegare una foto.

Dalla stessa si può rilevare che la distanza tra i gruppi di assi del convoglio è tale che il convoglio stesso è paragonabile all'avanzamento nella stessa direzione di

marcia di due distinti automezzi “normali” e, quindi, con trasmissione alle infrastrutture stradali di analoghe sollecitazioni.

Per le considerazioni esposte, pertanto, ribadiamo che eventuali modifiche all'attuale art. 10 comma 2 lettera b) del CdS sono ipotizzabili solo per la migliore comprensione del testo, ma conservando l'impostazione attuale che ci consente di trasportare fino a sei pezzi sfruttando la massa complessiva massima dei veicoli eccezionali autorizzati.

Restiamo a disposizione, se credete, per rispondere su questi temi alle Vostre domande e per eventuali ulteriori occasioni di confronto.

Vi ringraziamo per l’opportunità e Vi ringrazio per l’ascolto.

Associazione Nazionale Industrie Manufatti Cementizi
20149 Milano – Via Carlo Ilarione Petitti 16
Telefono 02 70100168 –Fax 02 7490140
www.assobeton.it - e-mail: info@assobeton.it
Codice Fiscale 80131550156