



CONFINDUSTRIA

CAMERA DEI DEPUTATI
IX Commissione
TRASPORTI
Sede Referente

MEMORIA SU
Esame delle proposte
di legge recanti modifiche
al Codice della Strada
(D.Lgs. n. 285/1992)

SOMMARIO

Presentazione	1
1. Trasporti eccezionali	3
1.1. Premessa.....	3
1.2. Trasporti in condizioni di eccezionalità di determinate categorie merceologiche	4
1.3. Grandi manufatti industriali.....	7
1.4. Modifiche al CDS in tema di trasporti eccezionali	9
2. Altre proposte di modifica	19
2.1. Modifica della disciplina sul calendario dei divieti di circolazione dei mezzi pesanti fuori dai centri abitati	19
2.2. Trasporto in conto proprio con autorizzazione al trasporto in conto terzi	20
2.3. Destinazione dei proventi da sanzioni amministrative pecuniarie per violazione dell'articolo 142 CDS (proposta ANIMA-Assosegnaletica)	21
2.4. Innovazione tecnologica e Codice della Strada	24

PRESENTAZIONE

La Memoria predisposta da Confindustria, in relazione alle audizioni informali sull'esame delle proposte di legge per la revisione del Codice della Strada (CDS), D.Lgs. n. 285/1992 e successive modificazioni, si concentra su alcune esigenze prioritarie che il mondo produttivo da essa rappresentato vuole portare all'attenzione della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, ai fini dell'elaborazione di un testo unificato e tenendo conto della contemporanea presentazione di un disegno di legge delega del Governo per la riforma complessiva della disciplina.

In tale prospettiva, vengono di seguito espone le questioni più importanti emerse dall'esame delle proposte di legge all'esame della IX Commissione, sulle quali Confindustria auspica che venga loro dedicata la dovuta attenzione e considerazione, soprattutto per la loro rilevanza sull'attività industriale e logistica e per il loro impatto economico e occupazionale su alcuni settori produttivi, avendo comunque ben presente l'esigenza di tutelare la sicurezza della circolazione.

Tra le innumerevoli proposte di modifica contenute nelle proposte di legge in esame, la più rilevante per il settore industriale è senza dubbio quella concernente i **trasporti eccezionali** (art. 10, CDS), settore specialistico del trasporto stradale di merci eccedente i limiti ordinari di sagoma e/o di peso, per il quale la normativa vigente, nel prescrivere le condizioni di esercizio, riserva una specifica regolamentazione ad alcune categorie merceologiche (blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi, apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, prodotti siderurgici coils e laminati grezzi) e ai grandi manufatti industriali (serbatoi, generatori, turbine, presse idrauliche, imbarcazioni, altri prodotti siderurgici, ...).

Nello specifico, l'**articolo 2, comma 1, lett. a) della C.1368 (Scagliusi) è in grado di determinare impatti negativi rilevanti, senza per questo tutelare la sicurezza stradale**, introducendo il vincolo del cd. "pezzo unico (o cosa) indivisibile e riducendo ex lege le attuali configurazioni dei carichi per assi e per limiti di massa. Queste ultime rappresentano, ormai da qualche decennio, uno standard operativo e produttivo, la cui modifica potrebbe determinare **perdite occupazionali, crisi d'impresa e aggravati di costi e, contemporaneamente maggiore congestione e impatto ambientale**.

Attualmente, le limitazioni operative dei trasporti eccezionali sono adottate caso per caso, in funzione di possibili (e non sempre effettivamente verificate) criticità delle infrastrutture utilizzate, per cui **una modifica normativa risulterebbe inutile, oltre che dannosa**.

Emerge, invece, un **problema rilevante nel monitoraggio e nella manutenzione delle infrastrutture stradali**, in quanto i divieti e le limitazioni operate dagli enti proprietari/gestori non indicano alternative di percorso, anche per il

trasporto dei grandi manufatti, settore fortemente orientato anche all'export e all'utilizzo della modalità marittima, determinando **anche in questo caso aumenti eccezionali dei costi di trasporto e, spesso, pagamenti di penali o perdite di commesse da parte delle imprese produttrici, con relativi impatti in termini di crisi aziendali se non di chiusure di stabilimenti e delocalizzazioni estere.**

Nel seguito della Memoria, si espone dettagliatamente la situazione dei trasporti eccezionali (v. anche un Dossier tecnico allegato), rispetto alla quale la redazione di un testo unificato dovrebbe considerare le seguenti opzioni:

- **stralciare la norma proposta dalla C.1368** (Scagliusi), cioè l'articolo 2, comma 1, lett. a) **o, al limite, procedere ad una sua rielaborazione o riscrittura che non modifichi gli attuali standard** dei trasporti eccezionali o, al massimo, che chiarisca meglio i contenuti del vigente art. 10, comma 2, lett. b) del CDS;
- inserire una norma del CDS che attivi una **struttura ministeriale**, con la partecipazione di tutte le competenze pubbliche e le rappresentanze d'impresa interessate, **che definisca una rete di itinerari nazionali e locali abilitati** al trasporto eccezionale e che individui le relative esigenze di adeguamento, manutenzione e investimento.

Un secondo tema di interesse industriale è quello riguardante i **divieti di circolazione dei mezzi (oltre 7,5 tonnellate) adibiti al trasporto merci fuori dei centri abitati** (il cd. "calendario divieti"). Una recente Sentenza del Consiglio di Stato ha dato un contributo molto positivo nel dirimere il conflitto, ormai in atto da alcuni anni tra, da un lato, imprese industriali, commerciali e logistiche e, dall'altro, associazioni dei consumatori. In merito, si propone una **riscrittura dell'art. 6, comma 1, del CDS** che, sulla base dei principi e dei criteri enunciati dal Consiglio di Stato, adegui la base normativa e la connessa regolamentazione sul bilanciamento di interessi tra sicurezza della circolazione e evoluzione degli assetti logistici e industriali del Paese.

Altri temi, sui quali si richiama l'attenzione della IX Commissione, riguardano alcune modifiche specifiche, che, tra le altre, sono state segnalate da alcune Rappresentanze associate a Confindustria e per le quali sono qui presentati (o ribaditi) i relativi emendamenti.

Ci si riferisce, in particolare alla **possibilità di trasportare in conto proprio con autorizzazione al trasporto in conto terzi**, alla **destinazione dei proventi da sanzioni amministrative alle manutenzioni e alla sicurezza** (proposta ANIMA-Assosegnaletica), e all'**innovazione tecnologica**, con particolare riferimento all'introduzione di **nuovi standard di lunghezza dei veicoli per il trasporto merci** che hanno superato la fase di sperimentazione.

Anche per questi ultimi, si chiede alla IX Commissione Trasporti di valutarne attentamente l'opportunità e la capacità di incidere positivamente sulla sicurezza e sulle attività economiche.

1. TRASPORTI ECCEZIONALI

1.1. Premessa

Pur condividendo le preoccupazioni per la sicurezza stradale e l'incolumità pubblica e senza prescindere da essa, **Confindustria non ritiene attualmente opportuno procedere a una revisione della disciplina sui trasporti in condizioni di eccezionalità**, di cui all'articolo 10, comma 2, lett. b), del CDS.

L'attuale regolamentazione tiene conto di **specifiche tecniche di trasporto e di produzione** che sono **ormai acquisite da decenni dalle imprese** di trasporto specializzato e dalle imprese manifatturiere interessate.

Data la rilevanza economica dei trasporti eccezionali e degli standard di trasporto e di produzione che l'attuale regolamentazione ha determinato, **una modifica in via normativa e generalizzata comporterebbe danni economici ingenti e ripercussioni sulle aziende** di trasporto specializzato e manifatturiere che, in alcuni casi, **potrebbero determinare crisi aziendali e anche chiusure di attività, con relative perdite di occupati**.

Dal **crollo del Ponte di Annone Brianza** del 28 ottobre 2016 (ad oggi, l'**unico vero incidente, purtroppo mortale, da mettere in relazione ad un trasporto eccezionale comunque regolare**, visto che le indagini hanno individuato responsabilità tutte in capo ai gestori stradali e non alle imprese oppure al trasporto eccezionale), le reazioni sono state esclusivamente di restrizione delle autorizzazioni e di limitazione dei carichi di trasporto eccezionale, anche solo in via preventiva, perché ci si è accorti che le nostre reti stradali sono vecchie e maltenute.

La vera priorità è invece quella di fornire all'utenza percorsi agibili e soprattutto quella di provvedere ad opere di manutenzione ordinaria e/o straordinaria che consentano di ripristinare condizioni di agibilità e di sicurezza.

Pertanto, modifiche all'art. 10, comma 2, lett. b), come quella prevista dall'art. 2, della **PDL C.1368 (Scagliesi)**, impostate sul **vincolo generalizzato del cd. "pezzo unico (o "cosa") indivisibile"** e sulla **riduzione degli attuali limiti di carico** per settore merceologico **non sono assolutamente condivisibili**, perché inutili e addirittura **complessivamente dannose** per le infrastrutture, l'ambiente e le imprese interessate, in quanto:

- **l'attuale gestione dei trasporti eccezionali risulta già adesso, nei fatti, limitata "caso per caso" e "infrastruttura per infrastruttura" dagli enti gestori/proprietari delle infrastrutture stradali**, per cui porre **limiti generalizzati** in via normativa non avrebbe **alcun effetto concreto sulla sicurezza**, ma semplificherebbe esclusivamente l'attività degli enti a cui compete invece vigilare sull'efficienza tecnica delle infrastrutture stradali e intervenire materialmente laddove questa presenti criticità;

- anche l'**impatto sulla circolazione e sull'ambiente** di simili limitazioni **sarebbe inaccettabile**, perché la più immediata conseguenza sarebbe quella di **scomporre i carichi e moltiplicare i trasporti** (anche a vuoto), con effetti indesiderati su congestione e inquinamento e costi sia per le aziende che per l'intera collettività;
- sul **piano economico**, il **notevole aumento del numero dei** veicoli impiegati a parità di volumi di trasporto, produrrebbe un altrettanto notevole **incremento dei costi operativi del trasporto**, anche per l'aumento dei viaggi a vuoto, con evidenti **ripercussioni anche sui prezzi unitari dei servizi di trasporto**;
- a **livello aziendale**, si avrebbe una **perdita secca del valore patrimoniale** delle imprese di trasporto eccezionale (comprese quelle manifatturiere che fanno trasporto eccezionale in conto proprio) per la **svalutazione dei mezzi specializzati acquistati e non più utilizzabili in modo efficiente** (mancato sfruttamento delle capacità di carico).

Questi **effetti di natura generale vanno integrati con alcune valutazioni specifiche sui principali settori merceologici** particolarmente coinvolti dal trasporto eccezionale.

In estrema sintesi, l'attuale disciplina del CDS prevede **due distinte fattispecie di regolamentazione dei trasporti eccezionali, cioè che superano i limiti previsti di peso e/o di sagoma**:

- **la prima consente solo ad alcune determinate categorie merceologiche** (blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi, apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, prodotti siderurgici coils e laminati grezzi) per **sfruttare al meglio la capacità di carico di veicoli eccezionali**, ma a determinate condizioni operative, di derogare alla presenza del cd. "pezzo unico (o cosa) indivisibile", cioè di un elemento il cui trasporto determini il superamento dei limiti di sagoma e/o peso, in quanto la riduzione della sua massa o della sua dimensione entro i limiti del CDS provocherebbe danni irreparabili al pezzo stesso e/o compromissione della funzionalità e/o pregiudizio alla sicurezza del trasporto;
- **la seconda, applicabile in tutti gli altri casi diversi dal precedente**, pone invece l'obbligo del cd. "pezzo unico (o cosa) indivisibile" eccedente i limiti di peso e di sagoma posti dal CDS.

1.2. Trasporti in condizioni di eccezionalità di determinate categorie merceologiche

Le categorie merceologiche (blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi, apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, prodotti siderurgici coils e laminati grezzi) si riferiscono ad attività economiche particolari, che sono oggetto di un trattamento particolare nella regolamentazione dei trasporti eccezionali, in quanto:

- sono caratterizzate da valore aggiunto relativamente basso, sui quali il trasporto ha un'incidenza mediamente più elevata rispetto ad altri settori merceologici;
- afferiscono a settori produttivi di base, importanti per la trasformazione industriale e le grandi costruzioni;
- presentano standard produttivi necessariamente basati su pesi rilevanti e/o dimensioni ingombranti;
- l'aggregazione dei carichi riduce il numero dei trasporti e, conseguentemente, l'impatto ambientale e la congestione;
- la sicurezza della circolazione stradale è comunque garantita da modalità esecutive del trasporto molto rigorose (autorizzazioni, scorte, orari, ...);
- sono soggetti al pagamento di importi notevoli a titolo di indennizzi per l'usura delle infrastrutture (purtroppo non utilizzati per le manutenzioni e il monitoraggio ...).

Piuttosto rilevante è anche la dimensione economica dei settori di attività nei quali rientrano tali categorie merceologiche, che secondo una **stima di massima di Confindustria, su dati Istat al 2016**, coinvolgono complessivamente **quasi 3.500 imprese manifatturiere, per un fatturato di 26,4 miliardi di euro e un'occupazione di quasi 80.000 addetti**.

RILEVANZA ECONOMICA DI MASSIMA DELLE CATEGORIE MERCEOLOGICHE IN DEROGA CHE UTILIZZANO TRASPORTI IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITÀ (TCE)

Categorie merceologiche	Imprese (n.)	Fatturato (Mld. di euro)	Occupati (n.)
Blocchi di pietra naturale	958	1,0	7.127
Elementi prefabbricati composti	1.174	2,1	12.707
Prodotti siderurgici coils e laminati grezzi	429	19,0	41.973
Apparecchiature complesse per l'edilizia	920	4,3	17.715
TOTALE	3.481	26,4	79.522

Concentrando l'attenzione su alcune di esse, è possibile valutare con più precisione l'impatto che, a vari livelli, sarebbe prodotto da una modifica generalizzata dell'attuale regolamentazione del CDS, che imponga l'obbligo del cd. "pezzo unico indivisibile" e la riduzione delle portate massime di veicoli eccezionali.

1) Prodotti siderurgici coils e laminati grezzi. Attualmente, è possibile effettuare trasporti eccezionali per massa (art. 62, CDS) di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi con più pezzi singoli in un unico viaggio, mediamente equivalenti al trasporto che può variare da 2-4 mezzi con carico ordinario. Questa possibilità, introdotta nel CDS quasi vent'anni fa, rispecchia le **esigenze operative e logistiche di un settore di base come l'acciaio, la cui movimentazione avviene spesso entro i confini di un'unica provincia e di province/regioni limitrofe**, per rispondere soprattutto alle esigenze industriali della trasformazione e della continuità produttiva (in particolare metalmeccanica).

L'imposizione del cd. "pezzo unico indivisibile" o della riduzione delle portate massime di veicoli eccezionali per il settore dell'acciaio avrebbe come effetto che **i singoli colli sotto le 30 tonnellate possano essere trasportati solo con modalità ordinarie, cioè con un solo pezzo per mezzo**, la cui portata lorda complessiva rientra di norma in 44 tonnellate. Gli effetti più immediati sarebbero:

- un **incremento del numero di mezzi in circolazione** (con un **fattore compreso tra 2 e 4 mezzi in sostituzione di un unico mezzo** attualmente utilizzabile), con conseguenze rilevanti sui flussi di traffico, la congestione e l'ambiente;
- una **complessiva revisione della logistica e dei cicli industriali** del settore dell'acciaio, con **aggravi di costi** che si ripercuoterebbero **su tutte le industrie di trasformazione** delle filiere interessate e sui **prezzi dei prodotti finali**.

Per dare un'idea della dimensione economica e della concentrazione geografica dei trasporti eccezionali di manufatti in acciaio, una rilevazione su un campione di 10 itinerari nel solo Nord-Est (e Lombardia) del Paese, effettuata da Federacciai (v. relativa audizione) stima una movimentazione media annua del triennio 2015-2017 di 3,3 milioni di tonnellate (per un valore stimato di 3,2 miliardi di euro). In base alle **attuali modalità di trasporto eccezionale**, il **numero dei viaggi medi annui** oscillerebbe all'incirca **tra 27.000 e 54.000 (a cui vanno aggiunti i ritorni a vuoto)**; **l'imposizione del cd. "pezzo unico indivisibile" comporterebbe un incremento fino a circa 109.000 viaggi**, ma **aggiungendo i ritorni a vuoto il numero dei transiti raddoppierebbe a 218.000**. se replicata tale stima sui trasporti eccezionali nelle altre aree geografiche del Paese, appare evidente che l'imposizione del cd. "pezzo unico indivisibile" e la riduzione dei limiti di massa comporterebbe inevitabilmente effetti tutt'altro che desiderabili sul piano ambientale, della congestione, della sicurezza e dell'usura delle infrastrutture stradali.

2) Elementi prefabbricati compositi. Nell'ambito dei trasporti eccezionali, gli elementi prefabbricati compositi presentano alcune **specifiche peculiarità**. Innanzitutto, presentano un'**eccezionalità in lunghezza** (art. 61) anche notevole (35 m. e oltre); per questo motivo, anche se presentano un'eccezionalità per massa (art. 62), **possono sollecitare le opere d'arte stradali in maniera molto meno gravosa**, in quanto distribuiscono il peso scaricato a terra su una lunghezza molto elevata e su un alto numero di assi. Infatti, il numero minimo di assi per poter raggiungere la massa massima di 108 t. è attualmente di 8 assi ma, in molti casi, si utilizzano veicoli ad almeno 9 assi.

L'eccezionalità in lunghezza inoltre, oltre alla **prescrizione di transitare a velocità particolarmente contenuta**, impone l'**obbligo di scorta tecnica** e anche l'**assenza di altri trasporti eccezionali** o, se necessario, di garantire il transito isolato del trasporto eccezionale ed al centro della carreggiata. Per tutti i motivi sopraindicati si comprende bene, quindi, che tali veicoli hanno un "impatto" sulle opere d'arte, veramente limitato.

Anche in questo settore merceologico, le **aziende industriali** (come pure quelle del trasporto specializzato) **che hanno effettuato investimenti ingenti per acquistare veicoli eccezionali**, in caso di reintroduzione di cd. “pezzo unico indivisibile” e di riduzione dei limiti di massa **subirebbero una crisi generalizzata, che metterebbe a rischio migliaia di posti di lavoro**; con riferimento alla **vigente possibilità di caricare normalmente fino a 6 pezzi su un unico veicolo eccezionale**, l'imposizione del “pezzo unico” e la riduzione delle portate massime previste **moltiplicherebbe i trasporti fino a 6 volte** i trasporti attuali.

Gli **impatti negativi su ambiente, congestione, sicurezza e usura delle infrastrutture stradali sarebbero gli stessi** sopra descritti per i coils e i laminati in acciaio, ma, nel caso degli elementi prefabbricati compositi, **non aumenterebbe il numero dei trasporti ordinari, bensì di quelli eccezionali**, data la loro tipica caratteristica dell'eccezionalità per lunghezza, con effetti ancor più negativi sulla mobilità. Tali manufatti impegnano solitamente la rete stradale per lunghi tragitti, dovendo essere consegnati su cantieri (anche di opere pubbliche) spesso lontani dai luoghi di produzione.

1.3. Grandi manufatti industriali

L'attuale regolamentazione dei trasporti eccezionali non considera dovutamente l'importanza che essi rappresentano per alcune **categorie merceologiche particolarmente importanti e fortemente competitive sui mercati esteri**. Si tratta di attività che producono **grandi manufatti industriali** (serbatoi, generatori, turbine, presse idrauliche, trasformatori di grande potenza, imbarcazioni, altri prodotti siderurgia ...), che eccedono spesso di gran lunga i limiti dimensionali e di massa previsti dal CDS e che **viaggiano sistematicamente con doppia scorta tecnica, a velocità ridottissime e spesso su lunghi tracciati**, lontani dai luoghi di produzione, per essere installati in stabilimenti o trasferiti su nave, soprattutto per essere esportati.

La **stima di Confindustria**, su dati Istat al 2016, della dimensione economica complessiva delle categorie merceologiche dei grandi manufatti industriali individua **4.500 imprese**, per un **fatturato di 24,7 miliardi** e un'**occupazione di quasi 87.000 addetti**.

RILEVANZA ECONOMICA DI MASSIMA DEI SETTORI MERCEOLOGICI DEI GRANDI
MANUFATTI INDUSTRIALI CHE UTILIZZANO TRASPORTI IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITÀ (TCE)

Categorie merceologiche	Imprese (n.)	Fatturato (Mld. di euro)	Occupati (n.)
Serbatoi	473	1,6	8.539
Generatori	1.107	5,1	22.328
Turbine	194	6,0	13.910
Presse, ...	1.801	4,2	21.119
Imbarcazioni	570	2,0	7.215
Altri prodotti siderurgia	359	5,8	13.620
TOTALE	4.504	24,7	86.731

Le **criticità del trasporto eccezionale di tali manufatti** consiste soprattutto nella **difficoltà materiale di uscire dagli stabilimenti di produzione e di arrivare ai luoghi di consegna**, in quanto spesso **ogni trasporto eccezionale va letteralmente progettato e programmato in tutta la sua** (quasi sempre lunga) **articolazione**, con il corredo di **perizie tecniche specifiche** riguardanti l'intero tracciato stradale e le relative opere d'arte, **permessi di attraversamento di aree urbanizzate** e l'utilizzo di **orari** (normalmente notturni) **che impattino il meno possibile sulla mobilità ordinaria**.

Le forti restrizioni imposte al trasporto eccezionale dalla fine del 2016 hanno avuto un **impatto devastante su molte imprese**, le quali si sono spesso trovate a dover **riprogrammare percorsi introducendo, quando possibile, altre modalità di trasporto** (soprattutto marittima e idroviaria) e a **realizzare una vera e propria logistica specifica** (depositi temporanei e/o officine attrezzate allo smontaggio e all'assemblaggio, quando possibile, dei manufatti), tutto al fine di **evitare il pagamento di forti penalità** da ritardo della consegna o la **perdita definitiva del cliente**, ma sostenendo un **aumento di costi fino a 3-4 volte** quelli (di per sé già elevati) per un trasporto "tutto strada".

Per molte di queste imprese **la situazione sta diventando insostenibile** e si trovano di fronte all'**alternativa di chiudere la produzione o trasferirla (in molti casi) all'estero**, in quanto i clienti, pur apprezzando la qualità dei loro grandi manufatti, ritengono ormai il nostro Paese inaffidabile riguardo l'efficienza logistica e infrastrutturale.

In questo settore del trasporto eccezionale **urgono interventi a breve termine**, regolamentari e strutturali, che siano in grado di:

- consentire l'**accesso alla rete autostradale in ben definite fasce orarie notturne**, previo sopralluogo per sagoma;
- nel caso di impossibilità di transito su opere d'arte in avanzato stato di degrado, realizzare **piste a raso che intersecano la rete autostradale**, con apertura di guardrail e new jersey (da personale adeguatamente abilitato) per consentire temporaneamente il transito del convoglio;
- prevedere l'**impiego di personale della polizia stradale e delle società concessionarie** di autostrade per deviare il traffico autostradale nelle ore notturne;
- **ottimizzare e razionalizzare, mediante monitoraggio, la redazione e l'utilizzo di relazioni tecniche e perizie asseverate** (collaudi statici o dinamici, ecc.) sulle infrastrutture critiche, stabilendo un periodo di validità di tali analisi (legato al tempo e/o ad un numero definito di transiti, ...) e prevedere il **finanziamento di tali studi e del necessario monitoraggio con il reimpiego dei proventi** derivanti dalle autorizzazioni al trasporto eccezionale.

1.4. Modifiche al CDS in tema di trasporti eccezionali

1.4.1. *Stralcio dell'art. 2, comma 1, lett. a) della PDL C.1368 (Scagliusi)*

Sulla base di quanto precedentemente esposto, **la modifica dell'art. 10, comma 2, lett. b), del CDS prevista all'art. 2, comma 1, lett. a) della PDL C.1368 (Scagliusi), dovrebbe essere, in via preliminare, stralciata**. La formulazione del testo normativo della modifica risulta, inoltre, **ambigua** e evidenzia **serie incongruenze tecniche**.

L'attuale versione del CDS, all'art. 10, comma 2, **distingue due nozioni** di "trasporto in condizioni di eccezionalità":

- a) alla **lettera a)**, viene regolato "il trasporto di una o più cose indivisibili", eccedente i soli limiti di sagoma (art. 61, CDS), ma non di massa (art. 62, CDS);
- b) alla **lettera b)**, pur con una formulazione piuttosto complessa, il trasporto con mezzi eccezionali di alcune categorie merceologiche (blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi, apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, prodotti siderurgici coils e laminati grezzi), secondo due fattispecie:
 - eccedenza dei limiti di "sagoma e di massa", con la possibilità di integrare la capacità eccezionale del mezzo con "generi della stessa natura merceologica" fino a 6 pezzi;
 - eccedenza solo dei "limiti di massa", con la possibilità di integrare, sempre con "generi della stessa natura merceologica", la capacità eccezionale del mezzo entro la superficie di carico, ma ponendo il limite dei 6 pezzi solo per gli "elementi prefabbricati compositi".

Per entrambe le suddette fattispecie, il CDS pone dei vincoli di peso collegati agli assi dei mezzi (38 tonnellate se autoveicoli isolati a 3 assi, 48 tonnellate se autoveicoli isolati a 4 assi, a 86 tonnellate se complessi di veicoli a 6 assi, a 108 tonnellate se complessi di veicoli ad 8 assi), ponendo infine la possibilità che tali limiti possano essere superati nel solo caso di trasporto di "un unico pezzo indivisibile".

Il **testo sostitutivo della lettera b)**, dell'art. 10, comma 2, del CDS, di cui all'art. 2, comma 1, lett. a) della PDL C.1368, **introduce in via preliminare il termine "cosa indivisibile"** (di cui al successivo comma 4, dell'art.10, del CDS), **stabilendo apparentemente una connessione diretta** con il trasporto in condizioni di eccezionalità effettuato con veicoli eccezionali che eccede i limiti di "sagoma e massa" o di sola "sagoma".

Il **periodo successivo del testo proposto conferma le categorie merceologiche** (blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi, apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, prodotti siderurgici coils e laminati grezzi) **dell'attuale CDS**, consentendo di integrare il carico entro la massa eccezionale complessiva del veicolo fino a 6 unità dello stesso genere merceologico. La **formulazione proposta sembra sostanzialmente la stessa della prima**

fattispecie sopra evidenziata dell'attuale CDS (anche se non viene richiamato il riferimento attuale all'eccedenza dei limiti di "sagoma e massa"), **ma non si comprende se debba essere considerato anche quanto indicato nel primo periodo del nuovo testo riguardo alla "cosa indivisibile"**. La **stessa considerazione** va fatta per il **terzo periodo del nuovo testo** proposto, che sostanzialmente **ricalca la seconda fattispecie sopra evidenziata** dell'attuale CDS, ma in questo caso viene ripetuto il riferimento all'eccedenza dei limiti di massa (ma non di sagoma) e alla possibilità di integrare la capacità eccezionale del mezzo entro la superficie di carico, ma ponendo il limite dei 6 pezzi solo per gli "elementi prefabbricati compositi".

Il **quarto periodo del nuovo testo** proposto della lettera b) viene invece **reformulato in modo quasi incomprensibile e apporta inaccettabili modifiche** al trasporto eccezionale.

Rispetto al testo vigente, **viene innanzitutto introdotto l'inciso "e purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali"** (corsivo aggiunto), nel quale **il termine "almeno un carico" non trova alcun riferimento precedente** e la sua **locuzione letterale risulta piuttosto incoerente col contesto oggetto di regolamentazione**. Per "carico delle cose indicate" non si può che intendere l'insieme delle cose trasportate riferito alla capacità di trasporto di un mezzo, mentre le "cose indicate", dovrebbero essere riferite alle categorie merceologiche precedentemente descritte nel testo; la locuzione "carico delle cose indicate" è preceduta da "almeno un", che collegata alla successiva condizione "richieda l'impiego di veicoli eccezionali", ipotizza la possibilità di "più carichi" distinti per un solo mezzo.

Se l'obiettivo dell'inciso era quello di imporre il vincolo della presenza di "una cosa indivisibile" che "da sola" pone l'esigenza di utilizzare un veicolo eccezionale, la formulazione risulta quantomeno imprecisa. Se l'intenzione è un'altra, allora l'inserimento di questo inciso risulta assolutamente incomprensibile.

Già il testo vigente ha creato non pochi problemi interpretativi e applicativi, che neppure diverse circolari ministeriali (e tantomeno il Regolamento di attuazione del CDS) sono riuscite a risolvere. **Il nuovo testo proposto contiene un'ambiguità di fondo che comunque creerà dubbi e contestazioni.**

L'eventuale **vincolo della "cosa unica e indivisibile"** verrebbe poi **ulteriormente aggravato da una revisione delle portate massime dei veicoli e dei relativi assi**, definita nella seconda parte del quarto periodo del nuovo testo. Rispetto alle 4 tipologie di assetto dei veicoli dell'attuale testo (38 tonnellate se autoveicoli isolati a 3 assi, 48 tonnellate se autoveicoli isolati a 4 assi, a 86 tonnellate se complessi di veicoli a 6 assi, a 108 tonnellate se complessi di veicoli ad 8 assi), quello proposto dalla PDL C.1368 conferma le prime due (38 tonnellate se autoveicoli isolati a 3 assi e 48 tonnellate se autoveicoli isolati a 4 assi¹), ne introduce una nuova (72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cin-

1 Il testo contiene anche un refuso, perché letteralmente recita "48 tonnellate se autoveicoli isolati a 4 o più assi".

que assi) prima della successiva (86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi) e sopprime l'ultima (108 tonnellate se complessi di veicoli ad otto assi). L'ultimo periodo della lettera b), riferito ai trasporti oltre i limiti di massa indicati, resta invece immutato.

In sostanza, il nuovo testo proposto riduce il limite massimo di peso dei trasporti eccezionali da 108 a 86 tonnellate (-20%) e introduce una nuova configurazione (72 tonnellate con veicoli a cinque assi). In questo modo, **vanno completamente fuori mercato i mezzi da 86 a 108 tonnellate**, i quali potranno trasportare solo un pezzo unico indivisibile per volta e non più pezzi dello stesso genere fino a completare la capacità di carico del mezzo eccezionale.

Operativamente, **al disotto delle 86 tonnellate**, la combinazione tra primo e quarto periodo del nuovo testo della lettera b), comma 2, art. 10 del CDS, proposto dalla PDL C.1368, **potrebbe arrivare a imporre un'organizzazione del carico formata da una sola cosa indivisibile, che di per sé richieda l'impiego di un veicolo eccezionale, accompagnata da altre cose dello stesso genere merceologico che non richiedono singolarmente l'impiego di un veicolo eccezionale**, ma che insieme al "pezzo eccezionale" possono essere trasportate da veicoli eccezionali fino a 86 tonnellate su sei assi.

Il significato tecnico di questa nuova formulazione, se effettivamente incentrata sul **vincolo della "cosa unica e indivisibile" nei trasporti eccezionali, associata alla riduzione dei carichi da 108 a 86 tonnellate**, è in grado di **stravolgere completamente l'attuale assetto logistico e industriale delle imprese che trasportano e producono i generi merceologici interessati**.

Pertanto, lo stralcio dell'art. 2, comma 2, lett. a), della PDL C.1368, risulta essere l'unica ragionevole soluzione per evitare tutti gli impatti negativi, a livello generale e specifico, precedentemente esposti. Se l'obiettivo di questa modifica è la **sicurezza stradale e infrastrutturale**, la conclusione è che esso **non viene minimamente conseguito** e si produrrebbero danni economici e sociali irreparabili.

Le **limitazioni al trasporto eccezionale sussistono**, nella realtà, **già dalla fine del 2016** e sono **adottate** dagli enti gestori/proprietari di strade **"caso per caso"**, cioè **sulla base di verifiche** (purtroppo non sempre attendibili e, più spesso, puramente preventive) **che comportano riduzioni delle portate e divieti di transito**, ma, laddove possibile, consentono ancora di effettuare trasporti eccezionali alle condizioni vigenti ed utilizzando opportune precauzioni a tutela delle opere d'arte.

Resta invece **prioritaria** (e risolutiva di ogni criticità per la sicurezza, oltre che per lo svolgimento dei trasporti) **la questione del monitoraggio e dello stato di efficienza delle reti stradali, individuando e mantenendo in efficienza "itinerari abilitati" al trasporto eccezionale** (v. oltre).

1.4.2. **Migliore riformulazione dell'attuale art. 10, comma 2, lett. b), del CDS**

Eventuali modifiche all'art. 10, comma 2, lett. b), del CDS sono ipotizzabili **solo per una migliore riformulazione del testo**, ma **mantenendo l'attuale impostazione**, che prevede la **possibilità per alcune categorie merceologiche** (blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi, apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, prodotti siderurgici coils e laminati grezzi) di poter **sfruttare la massa massima complessiva del veicolo eccezionale fino a 108 tonnellate**.

Le modalità attraverso cui formulare meglio il testo attuale sono:

- emendamenti al testo proposto all'art. 2, comma 1, lett. a) della PDL C.1368 (Scagliusi);
- in alternativa, una completa riformulazione di tale testo, che chiarisca meglio quello attualmente vigente.

Di seguito sono espone le due ipotesi di modifica dell'art. 2, comma 1, lett. a) della PDL C.1368 (Scagliusi).

Emendamento 1

All'articolo 2, comma 2, lett. a), della PDL C.1368, sono apportate le seguenti modifiche:

- a) al primo periodo dopo «il trasporto eseguito con veicoli eccezionali», la frase «di una cosa indivisibile, definita al comma 4», **è soppressa**;
- b) il quarto e quinto periodo, da «In entrambi i casi» fino a «sei o più assi» **sono sostituiti dal seguente**: «In entrambi i casi, la predetta massa complessiva non potrà essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei-assi, a 108 tonnellate se complessi di veicoli ad otto assi; tali limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile».

PDL C.1368 (Scagliusi)	
Testo originario	Testo emendato
Articolo 2. <i>(Modifiche agli articoli 10 e 167 del codice della strada in materia di autotrasporto)</i>	Articolo 2. <i>(Modifiche agli articoli 10 e 167 del codice della strada in materia di autotrasporto)</i>
1. All'articolo 10 del codice della strada sono apportate le seguenti modificazioni:	1. All'articolo 10 del codice della strada sono apportate le seguenti modificazioni:
a) al comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente: «b) il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa	a) al comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente: «b) il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua mas-

determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati e, comunque, in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora vengano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi e purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile »;

sa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati e, comunque, in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora vengano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. ~~In entrambi i casi e purché almeno un carico delle cose indicato richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile.~~ In entrambi i casi, la predetta massa complessiva non potrà essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei assi, a 108 tonnellate se complessi di veicoli ad otto assi; tali limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile.

Emendamento 2 (alternativo)

All'articolo 2, comma 2, della PDL C.1368, la lett. a) è sostituita dalla seguente:

«a) al comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

b) il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, prodotti siderurgici coils e laminati grezzi può essere effettuato:

1) qualora ecceda congiuntamente i limiti fissati dagli articoli 61 e 62, integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, e comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli;

2) qualora ecceda i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, completando il carico con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, salvo per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità;

3) in entrambi i precedenti casi, la massa complessiva non potrà essere superiore a 38 tonnellate se autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se autoveicoli isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se complessi di veicoli a sei assi, a 108 tonnellate se complessi di veicoli ad otto o più assi; tali limiti di massa possono essere superati solo se viene trasportato un unico pezzo indivisibile, anche nel caso di superamento dei limiti fissati dall'articolo 61.».

PDL C.1368 (Scagliusi)	
Testo originario	Testo emendato
Articolo 2. <i>(Modifiche agli articoli 10 e 167 del codice della strada in materia di autotrasporto)</i>	Articolo 2. <i>(Modifiche agli articoli 10 e 167 del codice della strada in materia di autotrasporto)</i>
1. All'articolo 10 del codice della strada sono apportate le seguenti modificazioni:	1. All'articolo 10 del codice della strada sono apportate le seguenti modificazioni:
a) al comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente: «b) il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati e, comunque, in numero non superiore a sei unità, fino al comple-	a) al comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente: «b) il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di blocchi di pietra naturale ed elementi prefabbricati compositi, apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, prodotti siderurgici coils e laminati grezzi può essere effettuato: 1) qualora ecceda congiuntamente i limiti fissati dagli articoli 61 e 62, integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, e comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal comples-

tamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora vengano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi e purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile»;	so di veicoli; 2) qualora ecceda i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, completando il carico con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, salvo per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità; <u>3) in entrambi i precedenti casi, la massa complessiva non potrà essere superiore a 38 tonnellate se autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se autoveicoli isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se complessi di veicoli a sei assi, a 108 tonnellate se complessi di veicoli ad otto o più assi; tali limiti di massa possono essere superati solo se viene trasportato un unico pezzo indivisibile, anche nel caso di superamento dei limiti fissati dall'articolo 61.».</u>
--	---

1.4.3. Individuazione di “itinerari stradali abilitati” e utilizzo dei proventi da autorizzazione al trasporto eccezionale

A seguito del crollo del Ponte di Annone Brianza, **Confindustria ha ripetutamente chiesto di aprire un Tavolo Tecnico a livello ministeriale e di definire degli “itinerari dedicati” al trasporto eccezionale** a livello nazionale e locale, individuando le strozzature e programmando gli investimenti per risolverle.

La riforma del CDS può rappresentare un'occasione per impostare un'azione più efficace e coerente con le esigenze della sicurezza e delle imprese, con la **creazione di una struttura ministeriale permanente**, con la partecipazione di tutte le competenze amministrative coinvolte, degli enti gestori delle reti stradali e autostradali, delle regioni, delle province e dei comuni e delle rappresentanze del trasporto e della committenza. In tale sede, dovrebbero essere individuati **“itinerari stradali abilitati” al trasporto eccezionale** a livello:

- **nazionale**, cioè alcuni principali corridoi (Asse Padano, Asse Tirreno-Adriatico, altre direttrici ritenute di particolare importanza) sulla rete viaria nazionale e autostradale che collegano i principali bacini produttivi anche a terminali marittimi attrezzati;
- **regionale e locale**, cioè tratte di collegamento abilitate al trasporto eccezionale a livello provinciale, regionale e interregionale particolarmente rilevanti per alcune produzioni industriali.

La definizione di tali percorsi dovrebbe **agevolare l'individuazione di eventuali criticità infrastrutturali, su cui prioritariamente programmare e realiz-**

zare investimenti nuovi o di ristrutturazione, adeguamento e messa in sicurezza.

In tal senso, sarebbe auspicabile l'introduzione di **norme sull'impiego per investimenti di manutenzione degli "itinerari abilitati" anche dei proventi percepiti dagli enti proprietari/gestori delle reti stradali che rilasciano le autorizzazioni** al trasporto eccezionale.

Sul piano emendativo, **si propone di inserire nel DDL unificato** una modifica del CDS, inserendovi un **nuovo articolo**.

Articolo ...

(Istituzione della Commissione Tecnica per i Trasporti Eccezionali)

1. Dopo l'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della strada, è inserito il seguente:

«Articolo 10-bis. Itinerari abilitati al trasporto eccezionale

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato entro 30 giorni dall'entrata in vigore del presente articolo, è istituita una Commissione tecnica per la definizione della rete nazionale di itinerari abilitati ai trasporti eccezionali, di seguito "Commissione", di cui al precedente articolo 10, e di monitoraggio dello stato di efficienza e dei relativi fabbisogni di investimento delle infrastrutture stradali e autostradali in cui si articola.

2. La Commissione è presieduta dal Capo del Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed è composta da:

- il direttore generale per le Strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali;
- il direttore generale per la Sicurezza stradale;
- altri direttori generali dei Dipartimenti per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici e per i Trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale di volta in volta eventualmente interessati;
- il presidente del Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori;
- un rappresentante, con qualifica dirigenziale per ciascuno dei Ministeri dell'interno, dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e tutela del territorio e del mare e dello sviluppo economico;
- un rappresentante dell'ANAS;
- un rappresentante dell'AISCAT;
- un rappresentante della Conferenza delle regioni e delle province autonome;
- un rappresentante dell'Unione delle province italiane;
- un rappresentante dell'Associazione nazionale dei comuni italiani;

- il Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), di cui all'articolo 12, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito dalla legge 16 novembre 2018, n. 130;
- un rappresentante per ciascuna delle Confederazioni nazionali presenti nel CNEL e, su designazione delle stesse Confederazioni a cui aderiscono, uno per ciascuna delle associazioni di categoria più rappresentative della logistica e dei trasporti e dei settori merceologici interessati.

3. Le attività di monitoraggio di cui al successivo comma 7 sono affidate all'ANSFISA, che si avvale dei dati e delle informazioni elaborate dall'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (AINOP), istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui all'articolo 13, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

4. La Commissione, entro 90 giorni dalla sua costituzione, individua prioritariamente, in collaborazione con gli enti proprietari o gestori delle infrastrutture interessate, anche ai fini della necessaria connessione con le reti locali, i seguenti itinerari di interesse nazionale abilitati al trasporto eccezionale: Direttrice Padana; Direttrice Tirrenica; Direttrice Adriatica; Direttori Tirreno-Adriatico; eventuali altri itinerari ritenuti di particolare importanza sulla rete viaria nazionale e autostradale che collegano i bacini produttivi ai principali terminali marittimi.

5. Su proposta dei rappresentanti degli enti territoriali e/o delle rappresentanze imprenditoriali presenti nella Commissione, sono individuati itinerari di interesse territoriale particolarmente rilevanti per la produzione industriale, cioè tratte di collegamento abilitate al trasporto eccezionale ai livelli comunale, provinciale, regionale e interregionale e tra questi e gli itinerari di interesse nazionale.

6. Per ciascun itinerario identificato, la Commissione definisce le condizioni tecniche e le modalità operative più idonee all'esercizio dei trasporti eccezionali, funzionali alle esigenze di carico e di ingombro dei veicoli utilizzati e compatibili con le esigenze della mobilità ordinaria, compresi la definizione di orari particolari di transito, impiego di scorte e chiusure temporanee della circolazione. Nel caso di utilizzo di perizie tecniche, la Commissione stabilisce anche i termini di validità e di successiva rielaborazione delle stesse, con riferimento all'intensità di utilizzo delle infrastrutture interessate. Le istanze di autorizzazione ad un trasporto eccezionale, di cui al precedente articolo 10, comma 6, se presentate nel pieno rispetto delle condizioni tecniche e delle modalità operative definite dalla Commissione per lo specifico itinerario utilizzato, sono rilasciate senza ulteriori approfondimenti tecnici preventivi.

7. Sulla rete complessiva degli itinerari abilitati ai trasporti eccezionali, la Commissione individua i necessari interventi di ristrutturazione e adeguamento delle reti esistenti, compresa la realizzazione, se necessaria, di

nuove infrastrutture; la Commissione elabora altresì opportuni criteri tecnici e operativi per il monitoraggio dell'ANSFISA degli itinerari abilitati.

8. Gli interventi necessari alla definizione degli itinerari abilitati ai trasporti eccezionali e al loro mantenimento in efficienza sono finanziati con le risorse ordinarie e straordinarie destinate dal bilancio dello Stato agli investimenti e alla manutenzione delle reti stradali e con una quota dei proventi, non inferiore al cinquanta per cento, percepiti dagli enti proprietari e gestori di strade per il rilascio delle relative autorizzazioni, con evidenza specifica di tale riserva nei prospetti di entrata e di uscita dei rispettivi bilanci.».

2. Il precedente comma 1 entra in vigore dalla data di pubblicazione della presente legge.

2. ALTRE PROPOSTE DI MODIFICA

2.1. Modifica della disciplina sul calendario dei divieti di circolazione dei mezzi pesanti fuori dai centri abitati

Il calendario dei **divieti di circolazione** dei mezzi pesanti nelle giornate festive e in altre giornate viene adottato con decreto del Ministro dei Trasporti in base all'art. 6 del CDS.

Nel corso dei decenni, gli sviluppi verificatisi nel campo della logistica, dell'intermodalità, della produzione industriale, della distribuzione commerciale e del commercio internazionale hanno progressivamente evidenziato l'**esigenza di una profonda revisione** dell'impostazione del CDS e della sua applicazione amministrativa.

Da un lato, la definizione dei divieti di circolazione ha sempre più indotto le rappresentanze dei consumatori a ricorrere al giudice amministrativo per una disciplina restrittiva sostenuta da esigenze, non adeguatamente dimostrate, di sicurezza stradale; dall'altro, l'attuale impostazione del calendario non è più adeguata alle mutate esigenze del mondo produttivo e dei mercati di consumo, delle catene logistiche e distributive.

In quest'ultimo senso, ha progressivamente assunto sempre più rilevanza il trasporto internazionale (v. i fenomeni di congestione ai valichi nei giorni festivi o nei porti, interporti, aeroporti e terminal ferroviari), rispetto al quale la nostra disciplina sui divieti di circolazione presenta una notevole asimmetria con quanto rilevabile nell'UE (il numero delle giornate di divieto è mediamente minore rispetto all'Italia e non sono previsti divieti di circolazione nelle giornate festive in ben 12 Stati membri).

In ogni caso, una **recente Sentenza del Consiglio di Stato** (n. 1439, del 1° marzo 2019) apre ad un'impostazione molto più coerente con una equilibrata considerazione delle esigenze della sicurezza stradale con quelle economiche.

il Consiglio di Stato, nell'accogliere l'appello del Ministero dei Trasporti e annullando *in toto* la sentenza di primo grado del TAR del Lazio sul ricorso di primo grado proposto da un'associazione di consumatori, pone alcuni **principi di corretta interpretazione del vigente quadro normativo e regolamentare**, in particolare che:

- le limitazioni al traffico dei veicoli pesanti, che ne limitano la libertà di circolazione, vanno giustificate da “preminenti e ragionevoli considerazioni di tutela dei beni primari”;
- con riferimento a questi ultimi, la loro prevalenza “non riveste carattere assoluto e incondizionato” e va “comunque temperata in relazione a ulteriori interessi di rilievo costituzionale”;
- tale contemperamento e di bilanciamento tra i diversi interessi è già considerato dall'ordinamento, per cui l'imposizione del radicale divieto di circolazione per i mezzi pesanti è previsto dalla legge tutte le volte e solo le volte in cui

ciò appaia necessario per prevenire un'eccessiva esposizione a rischio di salute e sicurezza della circolazione;

- questo bilanciamento è assicurato dall'azione amministrativa dei prefetti, a cui è rimesso il compito di esprimere la propria valutazione in base alla peculiarità del caso concreto.

Ciò premesso, il Consiglio di Stato rileva nella norma e nell'ordinamento una *voluntas legis* contraria ad una automatica e indistinta estensione del divieto di circolazione all'intero novero delle giornate pre-festive e post-festive", poiché "un indistinto divieto causerebbe pregiudizi diffusi inaccettabili".

Su queste basi, vi è quindi ampio spazio per rivedere l'art. 6 del CDS e dettare appropriati criteri per la connessa regolamentazione amministrativa dei divieti di circolazione. A tal fine, si propone un nuovo testo dell'art. 6, comma 1, del CDS che, **sulla base dei cambiamenti intervenuti negli ultimi decenni, nella tutela della sicurezza stradale e nella vita civile ed economica del Paese**, ponga le basi per una regolamentazione amministrativa dei divieti di circolazione aderente alle recenti indicazioni del Consiglio di Stato. La formulazione di un **nuovo articolo** da inserire nel testo unificato della IX Commissione Trasporti è la seguente.

Articolo ...

(Modifiche alla disciplina del trasporto di cose fuori dai centri abitati)

All'articolo 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nuovo codice della strada, il comma 1 sostituito dal seguente:

«1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è annualmente stabilito il calendario dei giorni festivi o di altri giorni particolari nei quali è vietata, per fasce orarie e specifiche modalità di esercizio, la circolazione di veicoli adibiti al trasporto di cose fuori dei centri abitati con mezzi che hanno una massa complessiva superiore a 7,5 tonnellate. Nello stesso decreto, sono stabilite le direttive in base alle quali il prefetto può derogare ai divieti stabiliti dal calendario e, nei giorni diversi da quelli in esso indicati, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti su strade o particolari tratti stradali per motivi straordinari di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare. Le direttive ministeriali e i provvedimenti del prefetto sono adottati sulla base di un equilibrato bilanciamento tra le concrete esigenze, presenti anche a livello locale e settoriale, di utilità sociale e di continuità delle attività produttive e logistiche e quelle di salute pubblica e di sicurezza della circolazione.»

2.2. Trasporto in conto proprio con autorizzazione al trasporto in conto terzi

Molte imprese strutturate (soprattutto del comparto edilizio e operanti nel settore stradale), sono dotate di autorizzazione al trasporto in conto terzi e dispon-

gono di flotte miste con mezzi immatricolati per il trasporto in conto proprio e in conto terzi.

Per fini organizzativi, tali imprese possono trovare **più conveniente ed efficiente utilizzare mezzi immatricolati per trasporto in conto terzi anche per il trasporto in conto proprio**. Tuttavia, tale opportunità risulta impraticabile a causa delle sanzioni irrogate dagli organi di polizia stradale, sulla base della Circ. MIT-DG MCTC del 27 dicembre 1985, n. 212.

Una modifica dell'art. 83 del CDS indurrebbe le imprese interessate a immatricolare tutti i propri veicoli per il trasporto in conto terzi e consentirebbe loro di poter trasportare indistintamente cose proprie o di altri.

Trattandosi di **esigenze molto limitate e sostanzialmente circoscritte ad un solo comparto economico** (edilizia), tale modifica non comporterebbe alcun rilevante impatto concorrenziale nel trasporto in conto terzi e risulta giuridicamente plausibile.

A tale ultimo proposito, la **Corte di Cassazione**, II Sez. Civ., con sentenza n. 13725, del 31-07-2012, ha dichiarato che, pur trattandosi di due tipi di attività (trasporto in conto proprio e conto terzi) che richiedono "provvedimenti abilitativi distinti, il trasporto in conto di terzi ha un contenuto più ampio ed è subordinato a condizioni e requisiti più rigorosi, per cui può essere considerato senz'altro comprensivo anche del trasporto in conto proprio, «sicché risulta ultroneo pretendere che chi ha già ottenuto il titolo "maggiore" si debba munire anche dell'altro».

Stante, purtroppo, una regolamentazione attuativa del Codice che non contempla tale opportunità e conseguentemente genera inefficienze organizzative basate su una distinta e superata dicotomia, risulta quindi necessario un intervento in via normativa per la modifica all'art. 83 del CDS, con un **nuovo articolo** da inserire nel testo unificato.

Articolo ...

(Modifica all'articolo 83 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della strada)

1. All'articolo 83, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-bis. Il trasporto di cose in conto proprio può essere effettuato anche con un veicolo munito della autorizzazione prescritta di trasporto di cose in conto terzi secondo quanto previsto dal successivo articolo 88.».

2.3. Destinazione dei proventi da sanzioni amministrative pecuniarie per violazione dell'articolo 142 CDS (proposta ANIMA-Assosegnaletica)

L'articolo 25 della legge 29 luglio 2010, n. 120, introducendo i nuovi commi 12-bis, 12-ter e 12-quater all'articolo 142 del Codice della strada, e il comma 16, dell'articolo 4-ter, del decreto-legge 2 marzo 2012, n. 16, convertito con legge 26 aprile 2012, n. 44, hanno disciplinato la modalità di accertamento delle infra-

zioni per eccesso di velocità e la ripartizione dei proventi delle sanzioni tra ente proprietario della strada ed ente da cui dipende l'organo accertatore. Per rendere operativa la disciplina era stata prevista l'emanazione di un del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, recante disposizioni a decorrere dal primo esercizio finanziario successivo a quello in corso alla data dell'emanazione del decreto stesso.

Nello specifico la stessa legge 120/2010 ha previsto che il decreto disciplini i seguenti diversi aspetti:

- approvi il modello di relazione previsto dal comma 12-quater;
- definisca la modalità di trasmissione in via informatica della relazione;
- definisca le modalità di versamento dei proventi di cui al comma 12-bis agli enti cui sono attribuiti dallo stesso comma;
- definisca le modalità di collocazione e uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza di violazioni delle norme di comportamento di cui all'articolo 142 del Codice della strada.

Nel merito, il complesso meccanismo immaginato ai fini della predisposizione del provvedimento normativo che ha previsto, per le sanzioni ex art. 142 del CDS, la ripartizione dei proventi tra l'ente di appartenenza dell'organo accertatore e l'ente proprietario ha manifestato alcune criticità, che hanno impedito l'adozione del provvedimento attuativo, sintetizzabili:

- nell'individuazione di meccanismi diversi di attribuzione dei proventi contravvenzionali in funzione dell'ambito stradale in cui viene effettuato l'accertamento (statali, regionali, provinciali, comunali) con possibili riflessi anche sulle modalità di esecuzione degli accertamenti stessi;
- nella riduzione del provento contravvenzionale di spettanza dello Stato, per effetto del trasferimento agli enti proprietari di strade di parte dei fondi rinvenienti dall'attività svolta dagli organi di polizia stradale nazionali;
- l'inapplicabilità del regime sanzionatorio nei confronti degli enti locali inadempienti rispetto agli obblighi di comunicazione e di impiego dei fondi ad essi spettanti.

L'intero procedimento, come previsto, comporta inoltre numerosi adempimenti ed appesantimenti burocratici, come detto gestibili con difficoltà e senza evidente vantaggio.

Ciò premesso, scopo dell'emendamento al CDS, che salvaguarda comunque l'impostazione e le finalità della norma è quello di semplificare il procedimento limitando, fra l'altro, gli adempimenti ai soli enti locali con popolazione superiore a 5.000 abitanti e superare le criticità sopra esposte in modo che il decreto riguardante la destinazione e rendicontazione dei proventi contravvenzionali non risulti, di fatto, inapplicabile o abbia effetti distorsivi rispetto alle finalità stesse dell'articolo di legge.

Infatti, si propone di ripristinare il sistema generale di assegnazione dei proventi in essere come per tutte le altre violazioni previste dal CDS, confermando l'utilizzazione di quelli ex art. 142 secondo le finalità previste dalla legge 120/2010 e rendendo possibile il sistema di controlli ed eventuali relative sanzioni a carico degli enti locali inadempienti.

Con la modifica del comma 12-ter si sottrae dal Patto di stabilità interno l'impiego dei proventi contravvenzionali, di entità non preventivabile perché connessi all'attività di accertamento delle infrazioni di per sé aleatoria, con vincolo di destinazione al miglioramento della sicurezza delle strade che, come recita l'art. 1 del CDS, rientra tra le "finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato". In coerenza con quanto sopra, la proposta verrebbe a rendere disponibili agli enti locali risorse da utilizzare quale volano per assicurare la realizzazione di quegli interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi compresa la segnaletica e le barriere di sicurezza, nonché il potenziamento delle attività di controllo delle violazioni permettendo, fra l'altro, di riattivare gli investimenti in sicurezza stradale anche con beneficio dell'occupazione nelle aziende operanti nel settore.

Qui di seguito, si ripropone il testo di un **nuovo articolo**, già presentato da ANIMA-Assosegnaletica in audizione, da inserire nel testo unificato della IX Commissione.

Articolo

(Modifiche in materia di destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da violazione dell'art. 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al comma 12-bis, le parole da: "in misura pari al 50 per cento ciascuno" fino a "strade in concessione" sono sostituite dalle seguenti: «allo Stato, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato; alle regioni, province e comuni, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni, alle condizioni e nei limiti di cui ai commi 12-ter e 12-quater»;
- b) al comma 12-ter le parole "e al patto di stabilità interno" sono soppresse;
- c) il comma 12-quater è sostituito dal seguente: «12-quater. Ciascun ente locale con più di cinquemila abitanti trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, ai fini delle rispettive attività istituzionali, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'articolo 208 e al comma 12-bis del presente articolo, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. La medesima relazione, nello stesso termine, è altresì trasmessa al competente ufficio territoriale del Ministero

dell'economia e delle finanze. Fatte salve eventuali responsabilità penali, l'ente che non trasmette la relazione di cui al periodo precedente, ovvero che utilizza i proventi di cui al primo periodo in modo difforme da quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 208 e dal comma 12-ter del presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 4.739 a euro 18.954 per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze, comminata dal predetto ufficio territoriale competente del Ministero dell'economia e delle finanze.».

2. All'articolo 25, della legge 29 luglio 2010, n. 120, il comma 2 è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, è approvato il modello di relazione di cui all'articolo 142, comma 12-quater, del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal presente articolo, e sono definite le modalità di trasmissione in via informatica della stessa. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sono definite, altresì, le modalità di collocazione e uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui all'articolo 142 del decreto legislativo n. 285 del 1992, che, fuori dei centri abitati, non possono comunque essere utilizzati o installati ad una distanza inferiore ad un chilometro dal segnale che impone il limite di velocità.».

2.4. Innovazione tecnologica e Codice della Strada

La mobilità privata e commerciale sta vivendo un periodo intenso di transizione verso obiettivi ambientali di decisa riduzione delle emissioni e di profonda trasformazione tecnologica dei mezzi di trasporto, delle dotazioni delle infrastrutture stradali e di rifornimento di veicoli con fonti energetiche alternative a quelle fossili.

È quindi inevitabile che anche il CDS debba tenere conto dell'evoluzione della mobilità e delle sue implicazioni normative e regolamentari.

Sotto questo aspetto, si segnala la sostanziale condivisione espressa già da alcune rappresentanze aderenti a Confindustria, sull'opportunità di valutare la separazione della parte di regolamentazione tecnica contenuta nel CDS per riservarla a provvedimenti amministrativi che consentano un più agevole recepimento delle innovazioni tecnologiche e delle disposizioni tecniche di matrice comunitaria.

Non va dimenticato che le innovazioni hanno un impatto diretto sul nostro sistema industriale e che, nel caso della mobilità di merci e persone, possono contribuire significativamente alla sicurezza, al benessere e all'efficienza logistica.

Una particolare attenzione va dedicata alle innovazioni riguardanti i sistemi di assistenza alla guida e la sperimentazione e la diffusione della guida autonoma, come pure ad un passaggio più immediato dalla sperimentazione alla concreta utilizzazione dei mezzi di trasporto. In quest'ultimo senso, si propone (come già segnalato da ANITA nella sua audizione) di introdurre definitivamente

te lo standard dei 18 metri di lunghezza degli autoarticolati e degli autosnodati, rispetto agli attuali 16,50 m.

Questa modifica risulterebbe conseguente alla sperimentazione autorizzata dal Ministero dei Trasporti da dieci anni (c.d. “progetto P18”) e che ha conseguito risultati positivi, con evidenti vantaggi nella ottimizzazione dei servizi, nella riduzione dei veicoli circolanti e, conseguentemente, della congestione e delle emissioni. Una simile modifica sarebbe consentita dalla direttiva 96/53/CE, che autorizza i singoli Stati, solo in ambito nazionale, la circolazione di veicoli o complessi di veicoli di dimensioni superiori a quelle massime.

Nella PDL C.219 (Schullian), che interviene proprio sull’art. 61 (*Sagoma limite*) del CDS, potrebbe quindi essere inserito un emendamento nel senso qui indicato.

Emendamento

All’articolo 10, della PDL C.219 (Schullian), sono apportate le seguenti modifiche:

- a) in epigrafe, le parole «di autosnodati e filosnodati adibiti a servizio di linea» sono soppresse;
- b) al comma 1, dopo le parole «di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285,» sono inserite le seguenti: «l’inciso “, di 16,50 m,» è sostituito da “, di 18,00 m, e”».

PDL C.219 (Schullian et. al.)	
Testo originario	Testo emendato
Art. 10. (Modifica all’articolo 61 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sagoma limite di autosnodati e filosnodati adibiti a servizio di linea)	Art. 10. (Modifica all’articolo 61 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sagoma limite di autosnodati e filosnodati adibiti a servizio di linea)
1. Al comma 2 dell’articolo 61 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «possono raggiungere la lunghezza massima di 18 m» sono sostituite dalle seguenti: «possono raggiungere la lunghezza massima di 18,75 m».	1. Al comma 2 dell’articolo 61 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, <u>l’inciso “, di 16,50 m,» è sostituito da “, di 18,00 m,» e</u> le parole: «possono raggiungere la lunghezza massima di 18 m» sono sostituite dalle seguenti: «possono raggiungere la lunghezza massima di 18,75 m».

DOSSIER TRASPORTO ECCEZIONALE

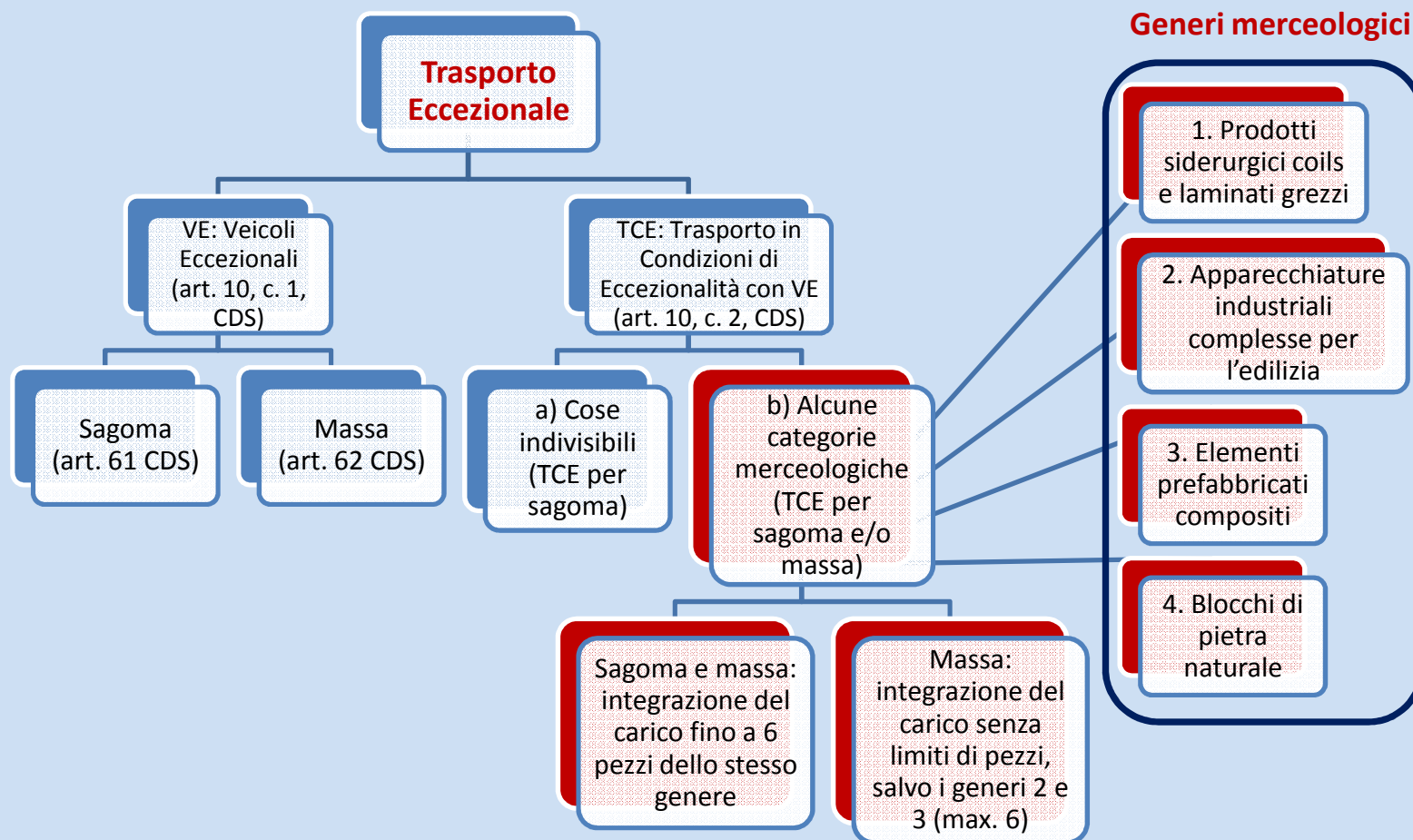
Veicoli eccezionali e Trasporti in condizioni di eccezionalità

Allegato alla Memoria
depositata in IX Commissione Trasporti
della Camera dei Deputati

REGOLAMENTAZIONE DEL CODICE DELLA STRADA: SINTESI E MOTIVAZIONI



Attuale impostazione del Trasporto Eccezionale (schema)



Motivazioni

- Categorie merceologiche a valore aggiunto relativamente basso, ma afferenti a settori produttivi di base, importanti per la trasformazione industriale e le grandi costruzioni
- Standard produttivi necessariamente basati su pesi rilevanti e/o dimensioni ingombranti
- Minore impatto ambientale per la possibilità di ridurre il numero dei trasporti
- Sicurezza della circolazione stradale garantita da modalità esecutive del trasporto molto rigorose (autorizzazioni, scorte, orari, ...)
- Indennizzi dell'usura delle infrastrutture (purtroppo non utilizzati per le manutenzioni e il monitoraggio ...)

DIMENSIONE ECONOMICA INTERESSATA AI TRASPORTI ECCEZIONALI



Rilevanza economica di massima: Settori TCE

Settori di attività	Imprese (n.)	Fatturato (Mld. di euro)	Occupati (n.)
Blocchi di pietra naturale	958	1,0	7.127
Elementi prefabbricati compositi	1.174	2,1	12.707
Prodotti siderurgici coils e laminati grezzi	429	19,0	41.973
Apparecchiature complesse per l'edilizia	920	4,3	17.715
TOTALE	3.481	26,4	79.522

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

NB.: Settori produttivi che includono i generi merceologici indicati dal CDS

Rilevanza economica di massima: Settori dei grandi manufatti industriali

Settori di attività	Imprese (n.)	Fatturato (Mld. di euro)	Occupati (n.)
Serbatoi	473	1,6	8.539
Generatori	1.107	5,1	22.328
Turbine	194	6,0	13.910
Presse, ...	1.801	4,2	21.119
Imbarcazioni	570	2,0	7.215
Altri prodotti siderurgia	359	5,8	13.620
Totale	4.504	24,7	86.731

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

N.B.: Settori in cui sono prodotti generi merceologici rilevati nelle autorizzazioni

Rilevanza economica specifica dei Trasporti Eccezionali (*)

- ASSOBETON (Elementi prefabbricati compositi): valore trasportato (fatturato) con TE pari a circa 1,2 Mld. €, circa il 60% del totale del comparto
- FEDERACCIAI: Stima dei volumi medi annui trasportati con TE nel solo Nord-Est pari a circa 5,7 Mln. Tonn., per un valore di circa 7,8 Mld. €
- UCC-ANIMA (Caldareria)
 - Settore con circa 25.000 addetti e 3,2 Mld. € di fatturato complessivi
 - Nel triennio 2014-2016 effettuati circa 200 TE, per un valore trasportato (fatturato) di circa 200 Mln. €
 - Nel 2017 effettuati 119 TE, per un valore trasportato di 115,2 Mln. €
- ANIE – Grandi trasformatori
 - Quota di fatturato manufatti consegnati/movimentati con trasporti eccezionali pari al 90% del fatturato delle imprese associate
 - Maggiori costi sostenuti a partire dal 2016 tra il 15% e il 150% (ampiezza del *range* dovuta alle numerose variabili implicate, in termini di percorsi ed ai mezzi utilizzati)
 - Nel triennio 2016-2018 effettuati 1.824 TE, 608 TE l'anno (i manufatti non sono frazionabili, per cui ad ogni TE corrisponde un singolo manufatto)

(*) Dati e stime forniti dalle Rappresentanze industriali interessate aderenti a Confindustria



RILEVANZA DEI TRASPORTI ECCEZIONALI: AUTORIZZAZIONI



Dati sul trasporto eccezionale: Autorizzazioni ANAS 2017

Autorizzazioni Totali		
Tipo	N.	%
Singole	4.736	16,0
Multiple	7.159	24,3
Macchine agricole	5.543	18,8
Periodiche, di cui:	12.071	40,9
- < 72 Tonn.	11.246	38,1
- > 72 Tonn.	825	2,8
TOTALE	29.509	100,0

Fonte: Elaborazioni su dati ANAS

Dati sul trasporto eccezionale: Autorizzazioni Periodiche ANAS 2017

Categorie merceologiche e Veicoli (> 72 Tonn.)	Autorizzazioni	
	N.	%
Coils e laminati grezzi	593	71,9
- fino a 8 assi	371	45,0
- oltre 8 assi	222	26,9
Elementi prefabbricati e apparecchiature per l'edilizia	117	14,2
- fino a 8 assi	86	10,4
- oltre 8 assi	31	3,8
Blocchi di pietra	50	6,1
- fino a 8 assi	44	5,3
- oltre 8 assi	6	0,7
Veicoli speciali e macchine operatrici	53	6,4
Veicoli trasporto carri ferroviari	12	1,5
TOTALE	825	100,0



INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI PER LA SICUREZZA STRADALE



Le criticità strutturali: rilevazione UPI

Regioni	Interventi monitorati		Costi totali	Interventi da monitorare	
	Totale	Priorità 1	(Mln. €)	Totale	Costi (Mln. €)
Piemonte	507	328	471,1	1.385	33,2
Lombardia	877	334	394,2	1.522	41,2
Liguria	259	119	64,3	646	4,5
Veneto	240	23	134,9	1.354	15,8
Emilia-Romagna	545	136	197,1	2.095	37,2
Toscana	632	67	58,5	1.213	24,1
Marche	225	117	132,7	639	6,4
Umbria	151	45	43,3	239	18,0
Lazio	175	47	50,5	492	75,2
Abruzzo	114	87	91,4	980	101,4
Campania	512	171	99,7	1.390	32,1
Molise	309	37	152,7	307	10,5
Basilicata	180	80	95,0	401	57,8
Puglia	728	153	343,3	762	19,5
Calabria	477	174	125,2	664	89,3
TOTALE	5.931	1.918	2.454,1	14.089	566,1

Fonte: Elaborazioni su dati UPI-Unione Province Italiane

NB.: Mancano le Province delle Regioni a Statuto Speciale e le Città Metropolitane



CONFINDUSTRIA

La rilevazione UPI: sintesi

- Ricognizione su tutte le (76) Province delle Regioni a S.O. (mancano le 4 Regioni a S.S. e le 2 P. autonome e le Città Metropolitane), su un patrimonio complessivo di circa:
 - 100 mila chilometri di strade
 - 30.000 ponti, viadotti e gallerie.
- Rilevate 5.931 opere viarie bisognose di intervento, per un costo complessivo di 2.454 milioni di €
- Di queste, 1.918 opere sono prioritarie, per un costo di 730 milioni
- Altre 14.089 necessitano di monitoraggio (indagini), per un costo di 566 milioni
- Un fabbisogno complessivo di circa 3 Mld. €, a fronte di un calo degli investimenti delle province (strade e scuole) da 1,9 del 2009 a 0,7 Mld. € del 2018.

Risorse per investimenti: Leggi di bilancio (LB) e ANAS

- LB 2018: 1,6 Mld. € su sei anni (120 Mln. nel 2018 e 300 Mln. l'anno dal 2019 al 2023) per la manutenzione della rete viaria di Province e Città Metropolitane, integrati con altri 500 Mln.
- LB 2019 (risorse complessive, tra cui manutenzioni stradali):
 - Ai Comuni fino a 20.000 abitanti: 400 Mln. per il 2019 per la messa in sicurezza di strade, scuole, edifici pubblici e patrimonio comunale;
 - Ai Comuni: 4,9 Mld. di euro nel periodo 2021-2033 (250 Mln. di euro annui dal 2021 al 2025, 400 Mln. per il 2026, 450 Mln. annui dal 2027 al 2031 e 500 Mln. annui per il 2032-2033) per investimenti di messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico, di strade, ponti, viadotti ed edifici scolastici;
 - Alle Regioni: 3,2 Mld. nel periodo 2021-2033 (135 Mln. annui dal 2021 al 2025, 270 Mln. per il 2026, 315 Mln. annui dal 2027 al 2032 e 360 Mln. per il 2033) per la messa in sicurezza di edifici pubblici, del territorio (rischio-idrogeologico), di strade, di ponti e viadotti;
 - Alle Province delle regioni a S.O.: 250 Mln. l'anno dal 2019 al 2033 per la manutenzione di strade e scuole;
 - Messa in sicurezza ponti esistenti e realizzazione di nuovi ponti nel bacino del Po: 50 Mln. l'anno dal 2019 al 2023;
 - Regioni a S.O., 4,2 Mld. di risorse per investimenti, di cui:
 - 2.496,2 Mln. nel 2019 (da utilizzare per 800 Mln. nel 2019 e 565,4 Mln. l'anno negli anni dal 2020 al 2022)
 - 1.746,2 Mln. nel 2020 (da utilizzare per 343 Mln. nel 2020, di 467,8 Mln. nel 2021 e 467,7 Mln. negli anni 2022 e 2023)
- Contratto di Programma Anas 2016-2020 (in corso di rimodulazione): su 29,9 Mld. €, 6,3 Mld. destinati a adeguamenti e messa in sicurezza e 8,6 Mld. per manutenzioni straordinarie

MODIFICHE ANNUNCIATE E PROPOSTE ALLA REGOLAMENTAZIONE



La reazione agli eventi incidentali

- Restrizione generalizzata al rilascio delle autorizzazioni a seguito del cedimento del Ponte di Annone-Brianza, a tutt'oggi l'unico incidente riguardante un TE "regolare" su un'infrastruttura già ampiamente oggetto di rilievi critici, come emerge dalle indagini giudiziarie
- Nuovi oneri autorizzativi per verifiche tecniche, direttamente a carico del richiedente o svolte dal gestore stradale (con spese a carico del richiedente)
- Progressiva riduzione dei limiti di carico su un numero sempre più crescente di tratti stradali
- Aumento dei costi di trasporto per frazionamento del carico (quando possibile), aumento dei percorsi e ricorso ad altre modalità di trasporto (vie d'acqua, quando possibile), fino all'impossibilità di svolgere il trasporto (con conseguenti penali per mancata/ritardata consegna)
- Aumento del traffico stradale e del relativo impatto su congestione e ambiente
- Proposte di restrizione per legge degli attuali limiti di massa:

Perché intervenire in via normativa "generale" quando, nei fatti, il TE viene già limitato "caso per caso"?

Proposte di legge

- Depositare alla Camera 15 PDL di modifica del CDS (previsione di un “testo unificato” e avvio di un ciclo di audizioni)
- In particolare una (C.1368 Scagliusi) propone la modifica dell’art. 10, comma 2, lett. b):
 - Nuova formulazione normativa, comunque ambigua
 - Revisione dei limiti di massa e strutturali per il trasporto
 - Richiamo al cd. “pezzo unico (o cosa) indivisibile”, anche per le categorie merceologiche escluse
- Principali effetti:
 - Riduzione generalizzata delle attuali condizioni di trasporto (effetto “dazio” sulle merci interessate)
 - Aumento del numero dei trasporti e degli impatti ambientali
 - Aumento dei costi di trasporto delle imprese committenti, con possibili impatti sull’occupazione e sulla produzione e sulla loro stessa esistenza sul mercato
 - Perdita del valore degli investimenti tecnologici sostenuti e spiazzamento competitivo delle imprese specializzate rispetto a quelle “generiche” di trasporto, con potenziali crisi e chiusure aziendali

La modifica della PDL C.1368 all'art. 10, comma 2, lett. b), CDS

Limiti di massa (tonn.)		N. di Assi		Massa media per Asse (tonn.)	
CDS	C.1386	CDS	C.1386	CDS	C.1386
38	38	3 (autoveicoli isolati)	3 (autoveicoli isolati)	12,7	12,7
48	48	4 (autoveicoli isolati)	4 (autoveicoli isolati)	12,0	12,0
Assente	72	Assente	5 (complessi di veicoli)	Assente	14,4
86	86	6 (complessi di veicoli)	6+ (complessi di veicoli)	14,3	14,3
108	Soppresso	8+ (complessi di veicoli)	Soppresso	13,5	Soppresso



Criticità dell'approccio “generalizzato”

- **Interventi normativi generalizzati sono inutili e dannosi:**
 - Non aumentano la sicurezza
 - Espongono a costi pesantissimi imprese committenti e di trasporto
 - Producono effetti di spiazzamento concorrenziale per le imprese di trasporto specializzate e rischi di emarginazione dal mercato (CIG, licenziamenti, chiusure, ...) per le imprese committenti
- **Non risolvono il nodo fondamentale dello stato delle infrastrutture stradali**
 - Una limitazione dei transiti basata per massa è già in atto e coinvolge il trasporto sia dei grandi manufatti singoli (>108 Tonn.) sia di quelli multipli (entro la massa del VE)
 - Essenziale individuare “itinerari dedicati al TE”, rimuovendo le criticità strutturali (ponti, viadotti, cavalcavia, ...) con interventi di messa in sicurezza e nuove infrastrutture

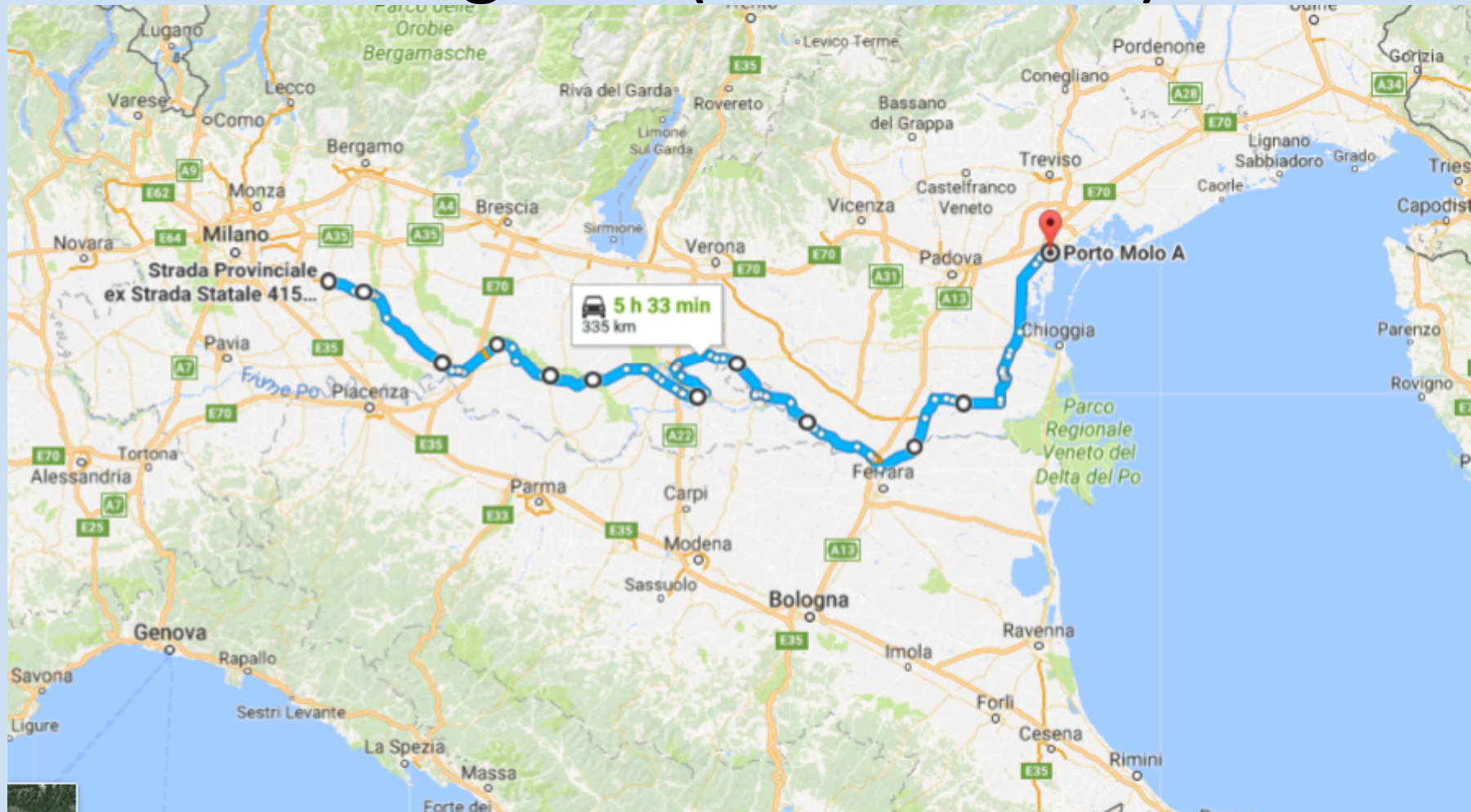
Impostazione alternativa alla PDL C.1386

- **Eliminare la previsione della “cosa indivisibile”, perché:**
 - La riduzione della capacità di TE di alcuni generi merceologici (blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi, apparecchiature industriali complesse per l’edilizia e prodotti siderurgici coils e laminati grezzi) modifica standard produttivi e di trasporto ormai acquisiti, con **impatti economici negativi diretti** (sui settori industriali interessati e sul trasporto specializzato) e **indiretti** (sulle filiere industriali interessate, in particolare: industria metalmeccanica e costruzioni)
 - È in grado di generare **impatti ambientali negativi**, per l’aumento dei transiti
- **Mantenere le due attuali fattispecie, riformulando meglio l’art. 10, comma 1, lett. b), CDS, riguardanti l’eccedenza di:**
 - Sagoma e massa: integrazione del carico fino a 6 pezzi dello stesso genere
 - Massa: integrazione del carico senza limiti di pezzi, salvo elementi prefabbricati compositi, apparecchiature industriali complesse per l’edilizia (max. 6)
- **Migliorare la gestione infrastrutturale dei trasporti eccezionali, mediante:**
 - Creazione di una **struttura ministeriale permanente**, con la partecipazione di tutte le competenze amministrative coinvolte e delle rappresentanze del trasporto e della committenza per **individuare “itinerari stradali abilitati” al trasporto eccezionale** a livello nazionale regionale/locale
 - **Impiego per investimenti** sugli “itinerari abilitati” **dei proventi percepiti dagli enti proprietari/gestori delle reti stradali che rilasciano le autorizzazioni** al trasporto eccezionale

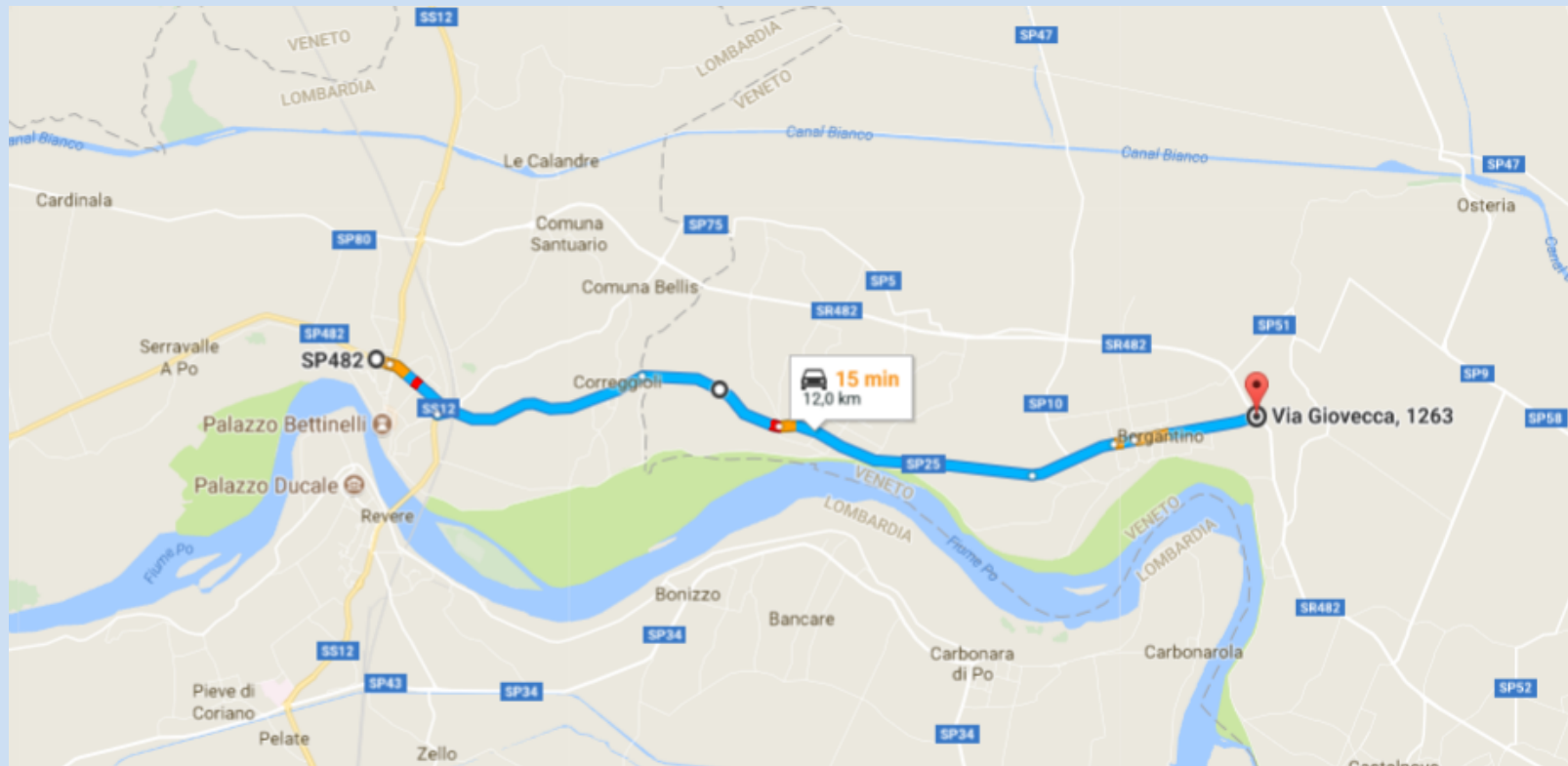
Proposte di Itinerari Dedicati al Trasporto Eccezionale

Individuazione delle criticità strutturali da parte
di Associazioni e Imprese di Confindustria:
PRIME INDICAZIONI

“Asse Padano” Milano Est-Porto Marghera (UCC-ANIMA)

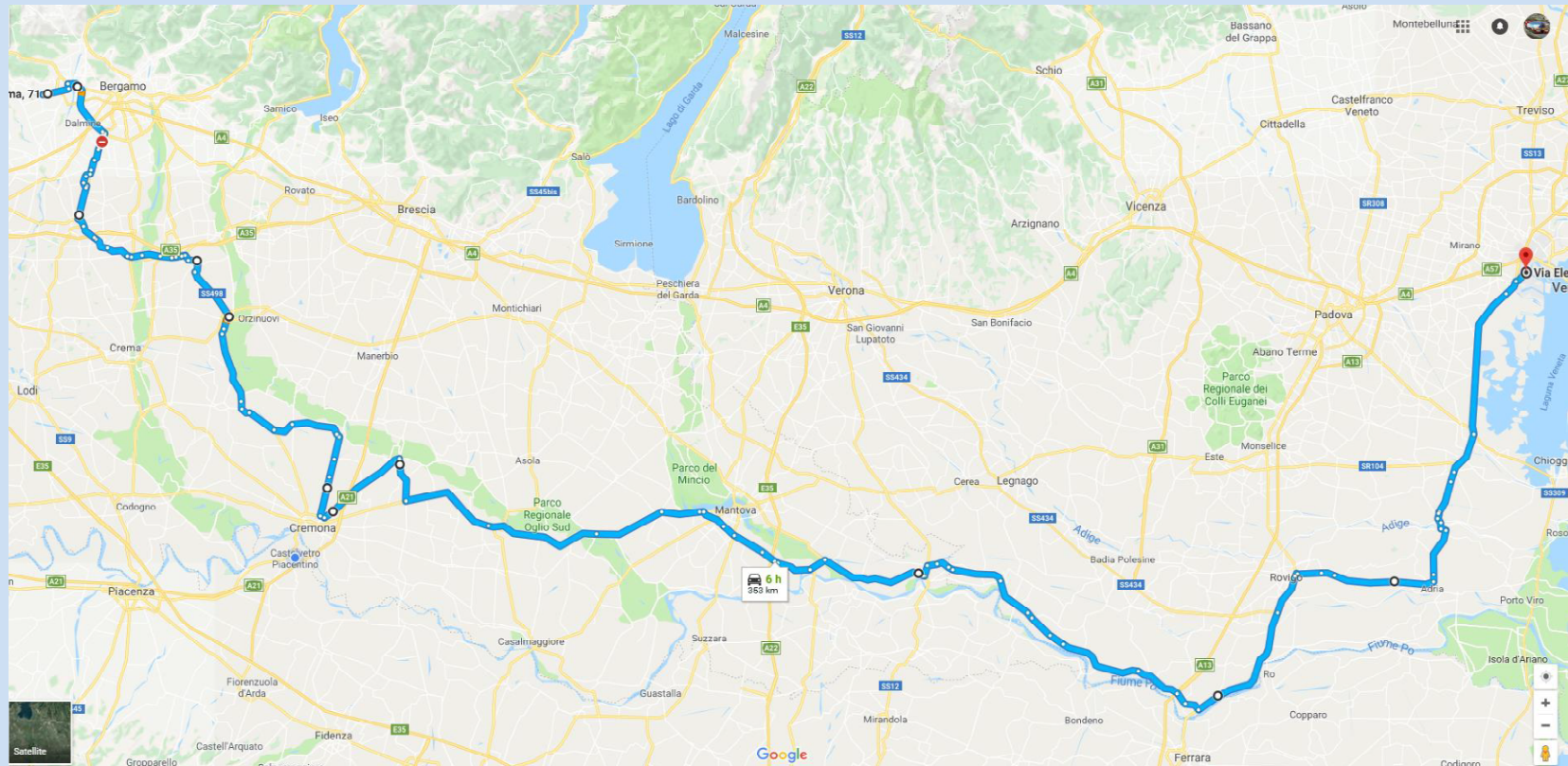


“Asse Padano” Milano Est-Porto Marghera (UCC-ANIMA)



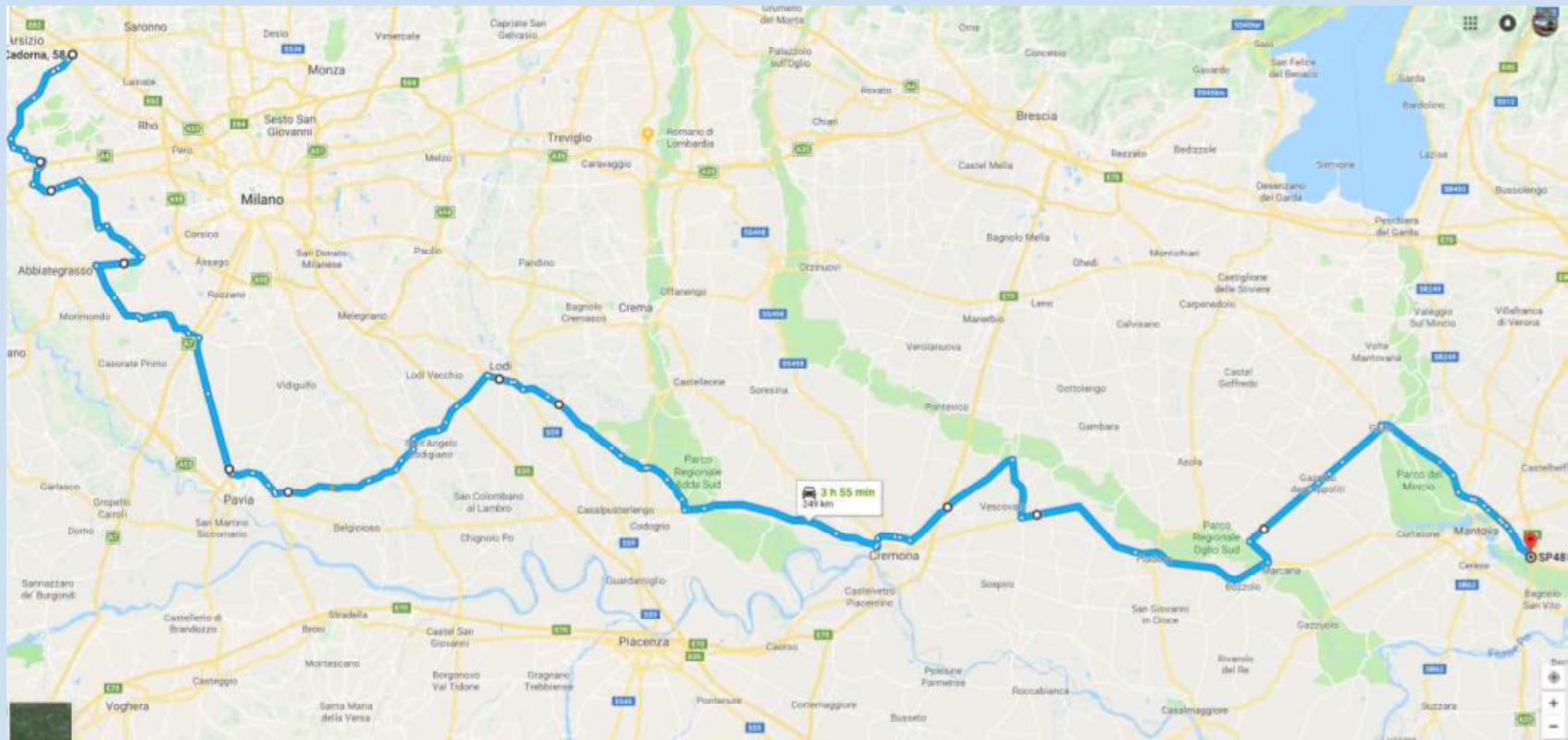
Interventi sul tratto da Ostiglia (MN) a Castelnovo Bariano (RO) per evitare due cavalcavia dell'A22 e il Ponte Molino e per aumentare i limiti d'altezza e/o larghezza e/o raggi di curvatura. Per evitare noleggi fluviali, alzafili RFI ecc., sull'A22 servirebbe un sottopasso adeguatamente alto (oltre 7 metri d'altezza) o un sovrappasso adeguatamente dimensionato.

“Asse Padano” Bergamo-Porto Marghera (Confindustria Lombardia)



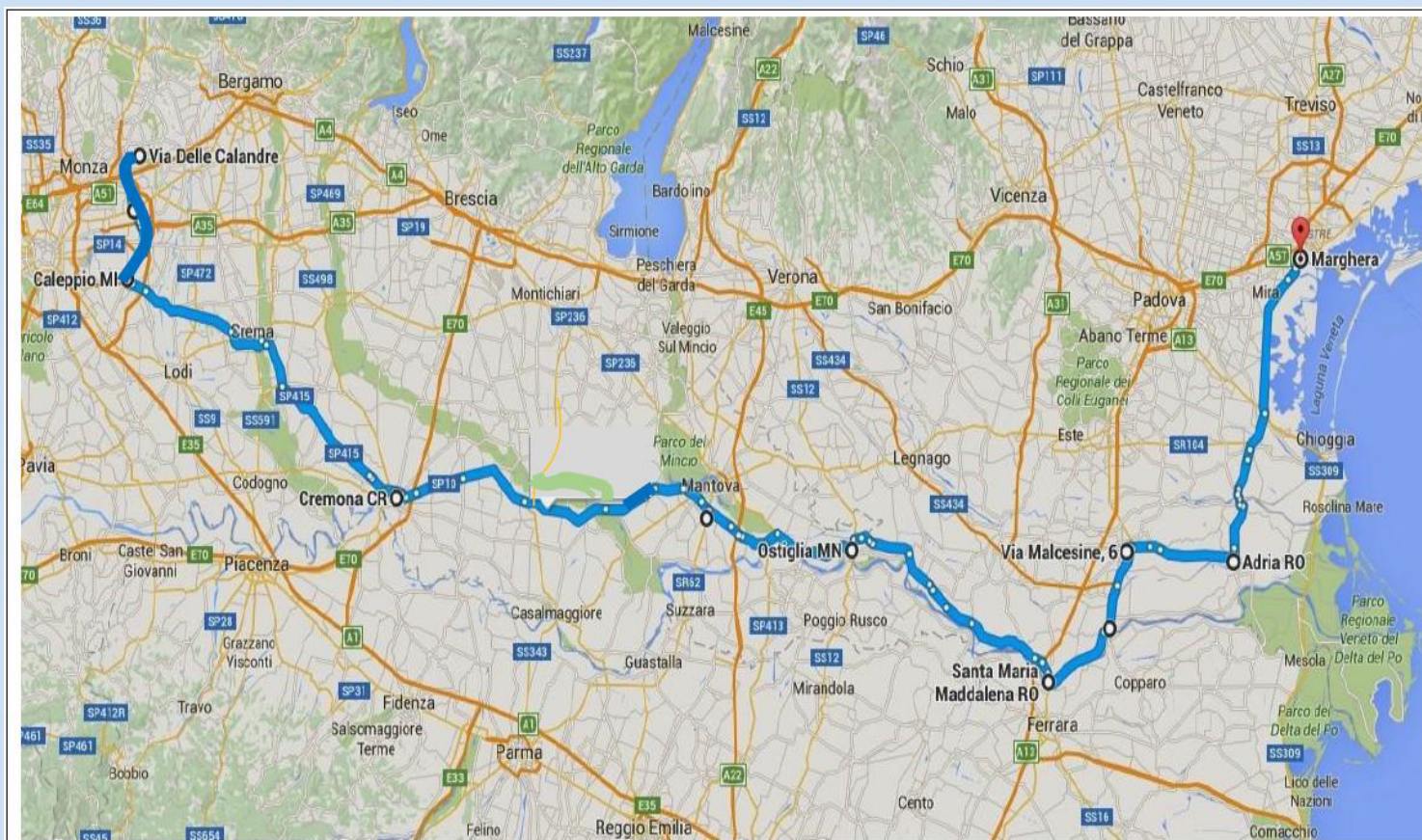
Itinerario 1: Lombardia est – Mantova Sud – Marghera o Chioggia. Attualmente si rileva una limitazione nella tratta fino a Mantova, mentre oltre Mantova non è più praticabile oltre 100 ton, a causa di limitazioni sopra tutti ponti dell'A22. È l'unica tratta percorribile oggi perché permette l'arrivo nei porti di Mantova e l'uso di chiatta.

“Asse Padano” Legnano-Porto Marghera (Confindustria Lombardia)



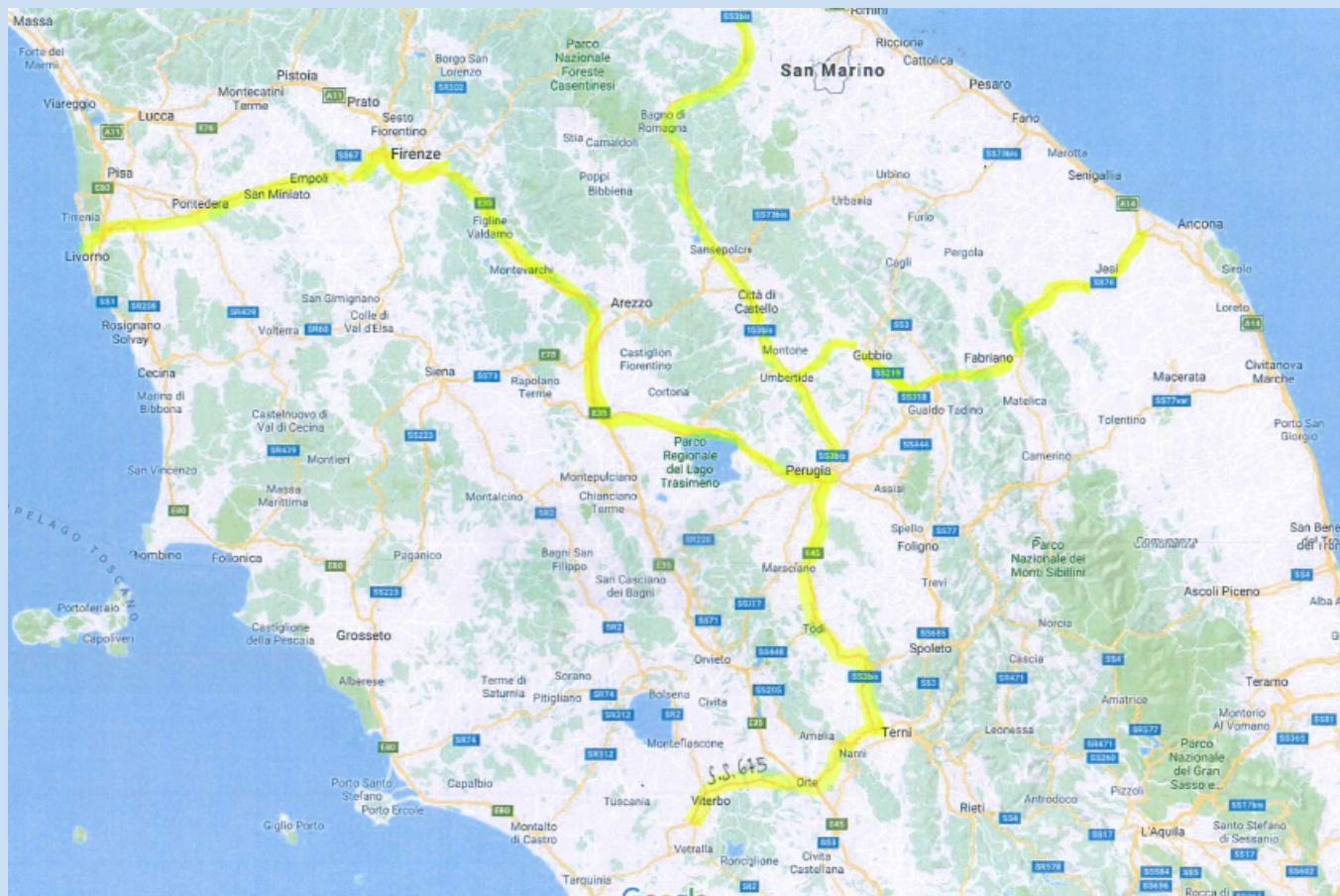
Itinerario 2: Lombardia ovest – Mantova Nord – Marghera. Diverso dall’Itinerario 1 per l’inizio a ovest di Milano e per la variante per aggirare Mantova da Nord. Le principali criticità strutturali riguardano: l’attraversamento dell’A22 e dell’A21 (località Persico: ponte limitato) e il passaggio sul fiume Tartaro (Ponte Molino).

“Asse Padano”: Monza-Brianza – P.to Marghera (Assolombarda)



Cartina generale percorso : Paullese – Cremona – Ostiglia - Marghera

Itinerari Italia Centrale



Itinerari Italia Centrale: criticità TE

- Tirreno-Adriatico: Porto di Livorno – S.G.C. FI-PI-LI – A1 (Val di Chiana) – Raccordo Bettolle-Perugia – E45 (Direzione Nord fino a Ravenna e Direzione Sud fino a Orte) – S.S. 675 (da Terni a Viterbo) – S.S. 219 (Umbertide-PG) – S.S. 318 fino a S.S. 3 Flaminia (Osteria del Gatto – PG) – Superstrada S.S. 76 – A14 (Ancona Nord)
- S.S. 452 “Della Contessa”: da S.S.219 Gubbio (PG) fino a S.S. 3 Flaminia nei pressi di Pontericcioli (PU)
- S.G.C. Grosseto-Fano e S.S. 73 da Monte S.Savino a Sansepolcro (innesto E45)
- S.R. 221: da S.S. 73 (Loc “Le Ville”-AR) a E45 (Città di Castello-PG)
- S.R. 71 da Soci (AR) a raccordo semianulare di Arezzo (ponte sul Torrente) fino a S.S. 73 e Raccordo autostradale Arezzo – Battifolle fino al casello A1 di Arezzo)

Criticità nel TE di prodotti siderurgici: principali tratte Italia Nord-Est (1)

Origine	Destinazione	Criticità
Verona	Verona	- Tutti i sovrappassi limite 5 o 20 km/h con scorta tecnica - Tangenziali limitazione 106 Tonn.
Gorizia (Monfalcone)	Udine	- Ponte di Pieris (nel 2008 Cervignano ha chiesto una perizia all'ANAS) - Limitazioni ai trasporti eccezionali da parte del Comune di Monfalcone
Brescia	Brescia	- Tang. Sud di San Zeno Cavalcavia n. 220 Scavalco A21 - Via A. Volta Brescia Cavalcavia n. 221 - SS45Bis Cavalcavia n. 214 Scavalco A4 - Via Serenissima Buffalora Cavalcavia n. 220 Scavalco A4 - Ingresso in SS42 - SP510 Marone-Iseo limitato alle 30 ton al passaggio; SS42 (Seriato); SS42 VAR nuova variante (Albano S.A., S. Paolo d'A.); SS42 DIR raccordo con SP89; SS42 (vari da 36+900 a 83+600); SP294 (tutti i ponti escluso svincolo SS42); SP112 (Piamborno Ponte Trobiolo); SP EX SS1 (Ponte fiume Oglio); SS668 (Ponte Manerbio); SP IX BS (Capriano/Azzano Mella)

Principali criticità nel TE di prodotti siderurgici: Italia Nord-Est (2)

Origine	Destinazione	Criticità
Cremona	Cremona	Tutti i sovrappassi limite 5 o 20 km/h con scorta tecnica
Venezia (Marghera)	Verona	Problematiche per i rinnovi delle autorizzazioni periodiche utilizzate per tutti i trasporti in multipezzo e in gran parte di quelli in singolo pezzo (quando la massa complessiva rientra nelle 108 Tonn. complessive).
Cremona	Reggio Emilia	Tutti i sovrappassi in Emilia Romagna max 92 Tonn. con scorta tecnica
Brescia	Venezia (Marghera)	- SS42 (Seriata); SS42 VAR nuova variante (Albano S.A., S. Paolo d'A.); SS42 DIR raccordo con SP89; SS42 (vari da 36+900 a 83+600); SP294 (tutti i ponti escluso svincolo SS42); SP112 (Piamborno Ponte Trobiolo); SP EX SS1 (Ponte fiume Oglio); SS668 (Ponte Manerbio); SP IX BS (Capriano/Azzano Mella) - Nell'ultimo periodo riscontrata una criticità anche nel trasporto di lingotti in singolo pezzo aventi pesi di 120 Tonn./cad. dovuta al mancato rilascio delle autorizzazioni da parte della provincia di Brescia nel tratto di propria competenza

Principali criticità nel TE di prodotti siderurgici: Italia Nord-Est (3)

Origine	Destinazione	Criticità
Ravenna	Cremona	- Tutti sovrappassi Autostrada A1, A13 in Emilia Romagna max 92 Tonn. con scorta tecnica - Nessuna strada autorizzata 108 ton in provincia MO - Divieto di transito mezzi pesanti SP 253 in Fornace Zarattini
Cremona	Lecco	Tutti i sovrappassi limite 5 o 20 km/h con scorta tecnica
Cremona	Brescia	- Tutti i sovrappassi limite 5 o 20 km/h con scorta tecnica - Tangenziale est BS limite 106 ton - Divieto di transito oltre le 40 ton su sovrappassi A21 Autovia Padana