

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I nuovi limiti ai carichi eccezionali particolarmente gravi per porti liguri e toscani

Nicola Capuzzo · Monday, November 8th, 2021

L'allarme è di carattere nazionale: il DI Infrastrutture, convertito definitivamente in legge la scorsa settimana, ha modificato al ribasso alcuni limiti dei trasporti eccezionali su camion, suscitando il disappunto di svariate associazioni datoriali particolarmente colpite, da Federacciai ad Ance, preoccupate che le nuove previsioni costringano a diluire i carichi aumentando pertanto il costo unitario del trasporto di lavorati e materie prime.

Particolare preoccupazione è stata espressa da Confindustria Liguria, che, in una nota del presidente Giovanni Mondini, ha evidenziato come la generale penalizzazione si aggiunga alle limitazioni speciali già previste per la rete autostradale ligure, finendo col riverberarsi sulla compatibilità dei porti della Regione, terminali ultimi di questo tipo di carichi: "Le modifiche introdotte in materia di trasporti eccezionali faranno salire ancora il prezzo già altissimo che le aziende liguri – e tutte quelle che devono accedere ai nostri porti – pagano, in termini di severe restrizioni al passaggio di mezzi speciali, per l'inefficienza e la fragilità della rete infrastrutturale regionale. Nelle modifiche alla norma, non vediamo alcun beneficio né dal punto di vista ambientale, poiché moltiplicheranno le operazioni di trasporto, con conseguente congestionamento del traffico, né dal punto di vista della sicurezza, poiché ogni carico eccezionale è soggetto, già oggi, a specifiche autorizzazioni".

Sulla stessa linea d'onda l'associazione livornese: "Le modifiche introdotte riducono le attuali configurazioni dei carichi per assi e per limiti di massa che rappresentano, ormai da qualche decennio, uno standard operativo e produttivo, e provocheranno aggravi di costi e pesanti ricadute sul sistema delle imprese. Contestualmente, questi interventi avranno un impatto negativo anche sull'ambiente: moltiplicarsi delle operazioni di trasporto anche a vuoto, maggiore pressione sul sistema infrastrutturale, difficoltà nel reperire gli autisti ed aumento dei tempi di consegna" ha dichiarato il presidente della Sezione Logistica e Trasporti Daniele Grifoni.

Come ha spiegato la testata *Trasporto Europa*, il decreto ha ridotto la massa complessiva dei trasporti di elementi divisibili caricati su autoarticolati o autotreni. Finora in questi casi si potevano trasportare fino a sei unità di "blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia nonché di prodotti siderurgici coil e laminati grezzi" con i seguenti limiti di massa complessiva: 38 tonnellate per i veicoli isolati a tre assi, 48 tonnellate per quelli a quattro assi, 86 tonnellate per i complessi di veicoli a sei assi e 108

tonnellate per i complessi a otto assi. D'ora innanzi rimarranno le 38 tonnellate per gli isolati a tre assi e le 48 tonnellate per gli isolati a quattro assi, mentre s'introduce il limite di 72 tonnellate per i complessi veicolari a cinque assi e si riduce a 86 tonnellate il limite per i complessi a sei o più assi, eliminando così la possibilità delle 108 tonnellate. Questi limiti si possono superare solo per trasporti di un unico pezzo indivisibile. Per il trasporto eccezionale di più elementi resteranno in vigore le regole attuali, che richiedono l'autorizzazione dell'ente proprietario delle strade attraversate dal trasporto previo pagamento di un importo forfettario.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, November 8th, 2021 at 12:10 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.