



C'È DA SPOSTARE UNA PALA EOLICA...

...però non si sa come (e soprattutto con che tempi) farla transitare. Già: è una burocrazia surreale quella che oggi affrontano i trasporti eccezionali in Italia. E a rimetterci è l'economia del Paese.

di Guido Fontanelli

Otto mesi per far arrivare un trasformatore elettrico dalla Campania a un parco eolico in Calabria. Non un trasformatore qualunque, ma un bestione da 140 tonnellate caricato su un camion speciale, uno di quei trasporti eccezionali che ogni tanto si incontrano sulle nostre strade accompagnati da luci intermittenti e bandiere rosse. E anche se si tratta appunto di un trasporto eccezionale, otto

mesi di attesa sono davvero troppi. «Ora i tempi si sono allungati a dismisura» conferma Andrea Innamorato, responsabile commerciale dei trasporti eccezionali alla Fagioli, leader del settore. «Prima occorre in media un paio di mesi dal ricevimento dell'ordine alla consegna della merce, di cui un mese per ottenere le varie autorizzazioni per il passaggio dei mezzi. Adesso invece ci vogliono quattro-cinque mesi, talvolta sei».

In Italia è un problema movimentare carichi eccezionali come questa pala eolica, che misura un'ottantina di metri di lunghezza. Oggi le autorizzazioni necessarie richiedono una media di 5-6 mesi di tempo. Nel 2016, l'attesa media era di un mese.



Paul Langrock/Zenit/laif

Il discrimine tra il «prima» e il «dopo» è la caduta di un ponte: il crollo del cavalcavia Annone in provincia di Lecco, avvenuto il 28 ottobre 2016 e costato la vita a un automobilista. «Il problema è che la tragedia fu provocata dal passaggio di un trasporto eccezionale» spiega Fabio Potestà, organizzatore di una mostra-convegno dedicata al settore che si tiene a Piacenza dal 3 al 5 ottobre. «Così, dopo quell'incidente e quello del Ponte

Morandi, molti comuni non rilasciano più le autorizzazioni per il passaggio dei mezzi speciali, i trasportatori sono costretti e individuare rotte alternative, i tempi si allungano e i costi aumentano. Con conseguenze negative per il sistema produttivo nazionale».

È l'ennesima disfunzione del sistema italiano, che scarica sui privati le inefficienze del pubblico: dall'inca-

pacità di effettuare le manutenzioni di ponti e viadotti che hanno sulle spalle anche 70 anni di vita, alla lentezza della burocrazia. Già prima del crollo del cavalcavia i tempi per le autorizzazioni non erano particolarmente rapidi: chi effettua un trasporto eccezionale deve chiedere l'ok all'Anas, alle varie società che gestiscono le autostrade, alle Regioni, alle Province, ai Comuni. Ottenuti tutti i permessi, veicoli giganteschi ini-

ziano il loro lento e complesso viaggio, muovendosi di notte accompagnati da scorte di tecnici esperti che smontano e rimontano guard-rail e cartelli stradali, attraversando le rotonde (un vero incubo) per ripristinarle dopo il passaggio. Un lavoro fondamentale per le imprese dell'energia, dell'acciaio, delle costruzioni, del marmo, della nautica.

Ogni anno si svolgono migliaia di viaggi notturni con mezzi che costano 200-300 mila euro, lunghi anche 50 metri e che trasportano oggetti da più di 44 tonnellate di peso o con dimensioni extralarge come le pale eoliche: uno dei più spettacolari fu il trasporto del sommergibile Enrico Toti a Milano, realizzato proprio dalla Fagioli che conta una ventina tra trattori e motrici e che

effettua circa 250 trasporti eccezionali all'anno. Ciascuno di questi viaggi è rallentato dalla trafila burocratica: nel caso del trasformatore destinato alla Calabria, la Fagioli ha dovuto richiedere il via libera a Regioni, Province, Comuni nonché Autorità di bacino idrico e Soprintendenza dei beni architettonici: «Abbiamo anche dovuto puntellare due ponti» precisa Innamorato.

Poiché non tutte le amministrazioni hanno i mezzi per fare un'adeguata manutenzione o almeno per verificare l'idoneità di un ponte al passaggio di un convoglio da 100 tonnellate, in alcuni casi preferiscono non prendersi la responsabilità e negano l'autorizzazione. «Oppure obbligano chi fa richiesta del

trasporto ad effettuare a sue spese la perizia sull'idoneità dell'infrastruttura» rivela Andrea Manfron, segretario nazionale della Federazione nazionale autotrasportatori italiani. «Naturalmente affidata a consulenti esterni e indipendenti». Il risultato sono tempi lunghi e più incerti: «Ora è più difficile dare riposte certe ai clienti» lamenta Innamorato.

Nello scorso mese di giugno un'azienda che doveva consegnare tre caldaie in Russia ha chiesto le necessarie autorizzazioni ai gestori delle strade

300

MILA EURO

Il costo di un
veicolo per
movimentare
un trasporto
eccezionale.

7

MILA

Le imprese
italiane che
effettuano
trasporti
eccezionali.

TRASFORMATORE
Un convoglio, lungo
75 metri, organizzato
dalla Fagioli
per trasportare un
trasformatore dal peso
di 500 tonnellate.

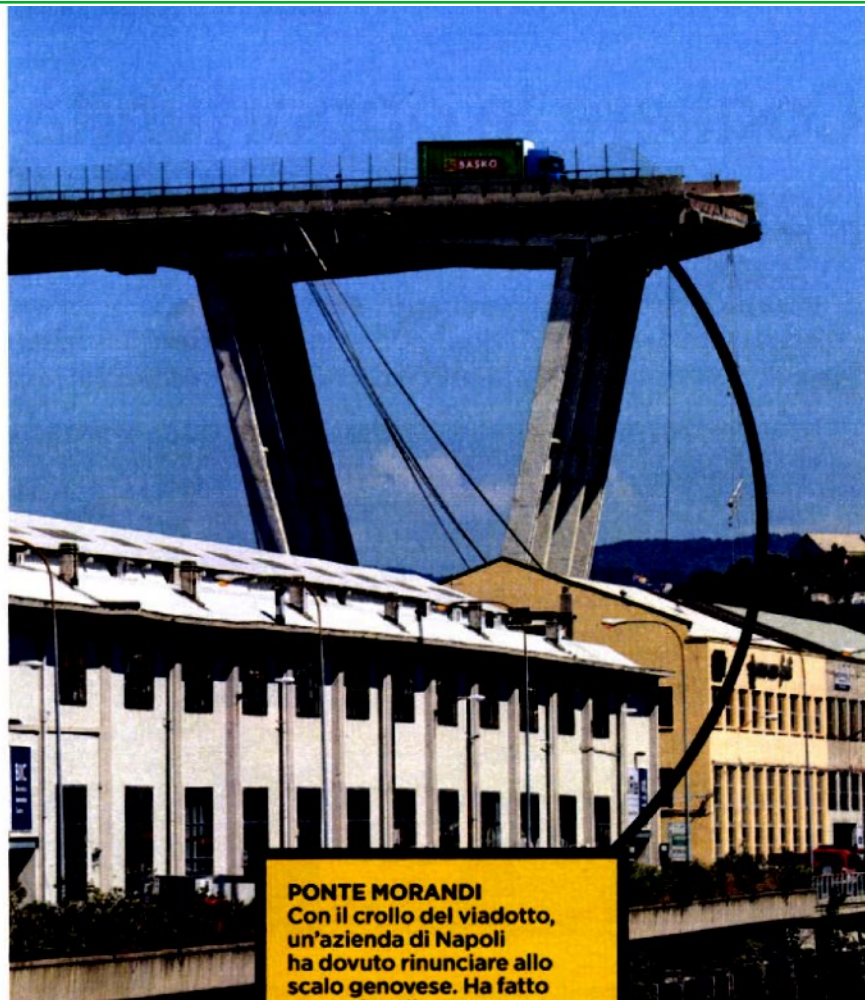


lungo il passaggio, ma le risposte sono arrivate solo a metà settembre. In agosto un'impresa doveva trasportare trasformatori elettrici di grande potenza da Marcanise (a 30 chilometri dal porto di Napoli) al Nord Italia, ma poiché il porto di Genova non può essere utilizzato a causa della situazione creata dal crollo del Ponte Morandi, i giganteschi prodotti hanno circumnavigato la penisola e sono sbarcati a Marghera per poi arrivare a destinazione dopo la richiesta di decine di permessi e di verifiche per coprire su gomma gli ultimi chilometri.

Al trasporto di alcune caldaie industriali dirette in Francia è capitata la situazione paradossale di bloccarsi davanti a uno dei 40 comuni attraversati: questo sosteneva che i trasporti eccezionali rovinavano la cartellonistica stradale. Sono occorse settimane per ottenere il via libera.

«Per trasportare una grande trasformatore da 210 tonnellate da Rondissone (in Piemonte) a Modena, abbiamo aspettato più di tre mesi per avere le autorizzazioni» racconta Matteo Rossi, consigliere delegato della Mateco, società che dispone di una ventina di mezzi per i trasporti eccezionali. Il percorso non è stato condotto tutto su autostrada, poiché nel tragitto ci sono molti divieti ai trasporti eccezionali che vengono dirottati sulla viabilità ordinaria, con la conseguente raffica di domande da presentare a province e comuni interessati.

Ancora. «In un Comune vicino a Milano» riferisce Daniela Dal Col, presidente dell'Associazione nazionale noleggi autogru e trasporti eccezionali, «un vigile ha ritirato la patente all'autista di una autogru, bloccandola nel cantiere, perché mancava una cartografia che lo stesso Comune non aveva fornito! E a Palermo è stato detto a una nostra azienda di verificare l'idoneità di un'infrastruttura con i suoi tecnici e se ci fossero stati



PONTE MORANDI
Con il crollo del viadotto, un'azienda di Napoli ha dovuto rinunciare allo scalo genovese. Ha fatto approdare il suo trasporto eccezionale a Marghera (Ve), circumnavigando l'Italia.

eyevine/contrasto

dei lavori da fare, che se li accollasse lei».

Insomma, una giungla. Che non ha paragoni nei Paesi europei: «Qui abbiamo troppi interlocutori» dice Innamorato, «all'estero ce ne sono meno». «Nel Regno Unito» aggiunge Potestà «esiste un unico ufficio che si occupa dei trasporti eccezionali in tutto il territorio e che nel giro di 24 ore e a costo zero indica il percorso idoneo da percorrere». In Germania ce n'è uno per ogni Länder e anche in Francia le autorizzazioni sono centralizzate. «Ci vuole anche in Italia un unico ente, almeno a livello regionale, che renda la vita più semplice ai trasportatori e riduca gli oneri a carico dei Comuni» sostiene Manfron della Federazione degli

autotrasportatori. «E occorre un catasto delle strade, una banca dati elettronica che contenga le caratteristiche di tutte le strade e dei ponti: è prevista dalla legge ma non è stata ancora realizzata».

Non solo: in Italia nessuno verifica davvero l'idoneità degli stessi trasportatori. Rispetteranno tutti i parametri tecnici richiesti? Forse anche di questo si parlerà a Piacenza nel corso del Gis, Giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali, l'evento organizzato dalla Mediapoint di Potestà al quale partecipano 400 imprese, di cui un centinaio del settore afflitto dall'effetto-ponte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA