

«Trasporti eccezionali, incubo burocrazia»

Autorizzazioni e tempi di rilascio, solo l'Emilia-Romagna si salva per l'efficienza. Forzoni dell'Aite: «È l'unica regione modello»

LA VIA TELEMATICA

**«Un solo referente servirebbe a snellire»
Esiste una piattaforma per avere notizie su condizioni e divieti**

di **Giuseppe Catapano**
BOLOGNA

Un labirinto di burocrazia. È quello in cui ogni giorno cerca di districarsi il settore dei trasporti eccezionali. A partire dalle procedure per le richieste dei permessi, che spesso generano un notevole impatto sui costi e sui tempi per spostare merci pesanti. Eppure, a livello nazionale, c'è un'eccezione: è l'Emilia Romagna. Lo conferma Sandra Forzoni, segretario nazionale dell'Associazione italiana trasporti eccezionali (Aite): «È un territorio che è sempre stato all'avanguardia, un modello da seguire. Nessuno ha un simile dettaglio di conoscenza delle proprie strade. Oggi c'è una piattaforma telematica alla quale ogni trasportatore può connettersi per avere notizie aggiornate su condizioni e divieti».

Per Forzoni, l'Emilia Romagna è «efficiente anche nel rilascio autorizzativo e nelle relative tempistiche. Per questo - spiega il segretario di Aite - vorrei che fosse la prima regione italiana con uno sportello unico. Il codice della strada lo consente: avere un solo referente vuol dire aumentare la sicurezza, snellire la burocrazia e poter contare su professionisti preparati. Dal punto di vista giuridico non ci sono ostacoli, c'è già

un sistema telematico funzionante e all'avanguardia. Ho riscontrato la volontà di andare in questa direzione».

Un obiettivo che potrebbe essere raggiunto già nel 2020? «Lo spero. Un passo del genere darebbe prestigio al territorio».

La burocrazia, si diceva. «Quello dei trasporti eccezionali è uno dei settori più vessati, se si considera che il servizio è offerto sulla base di autorizzazioni rilasciate in base alla competenza viaria». Al netto dei permessi periodici, ogni singolo 'viaggio' va autorizzato dagli enti con un «notevole frastagliamento delle competenze, visto che abbiamo più di cento province, Anas per le strade statali, una rete autostradale che solo in parte è in capo ad Aspi, le altre società di gestione, le autorità portuali, le società private. I costi per gli operatori - continua Forzoni - sono altissimi e mi sono battuta perché gli oneri venissero convertiti in manutenzione, perché la strada è un bene comune e uno strumento di lavoro per le aziende».

Ad esempio, un trasporto eccezionale con partenza dal Frejus in direzione Bologna necessita «di una prima richiesta autorizzativa alla Sitaf che gestisce il traforo, poi di un'altra ad Autostrade fino a Casalecchio, infine ci sono quelle per la viabilità ordinaria che può riguardare Anas, la Provincia e il Comune».

Più il percorso è lungo, più le difficoltà aumentano. Vale per tutti, Emilia Romagna e Marche non

fanno eccezione. «Il tratto della A14 Cattolica-Pescara registra numerose prescrizioni che impediscono il passaggio dei mezzi oltre le 40 tonnellate, così come nel tratto marchigiano della strada statale 16 ci sono numerosi ostacoli al passaggio dei trasporti eccezionali. Molto spesso, a fronte della disponibilità delle singole amministrazioni, penso a quella del Comune e della Provincia di Pesaro-Urbino, registriamo forti difficoltà nella comunicazione con altri enti, rendendo molto complicato il passaggio dei mezzi dalle Marche all'Emilia Romagna e viceversa».

Nei giorni scorsi, intanto, si è chiusa a Piacenza la settima edizione del Gis, giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali. La fiera ha ospitato oltre 11mila visitatori provenienti da tutta Italia, e con una forte componente di operatori stranieri. «I dati e i commenti degli espositori - osserva Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Communications e organizzatore del Gis - ci dicono che la mostra è stata un successo. La nostra soddisfazione più grande è quella di essere riusciti a dimostrare che è possibile organizzare in Italia manifestazioni di nicchia, di rilevanza internazionale, che costituiscano una vetrina ottimale per tutte le aziende nazionali che operano nella relativa filiera. E questo senza fare affrontare a queste ultime gli assai più onerosi investimenti richiesti per partecipare alle fiere estere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





In molti tratti stradali è vietato il passaggio dei mezzi oltre le 40 tonnellate