



**Roma, 16 novembre 2018**

Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti

C.A:

-Consigliere D.ssa Elisa Grande

-Dott.Ing. Virginio Di Giambattista

-Dott. Antonio Parente.

P.C

-Vice Ministro

On. Edoardo Rixi

-Vice Capo di Gabinetto

D.ssa Maria Teresa Di Matteo

**Oggetto: Calendario dei divieti di circolazione dei mezzi pesanti per l'anno 2019 – osservazioni all'esito della riunione del 13 Novembre u.s**

Gent.mi,

in relazione alla bozza di calendario sui divieti di circolazione dei mezzi pesanti diffusa dal MIT nella riunione del 13 Novembre u.s, in via preliminare le scriventi criticano l'impostazione del Ministero che, per l'ennesima volta, mira a penalizzare l'autotrasporto, e ribadiscono la necessità che il Governo e la Pubblica Amministrazione prendano finalmente atto che il settore dell'autotrasporto merci rappresenta un volano essenziale della crescita economica del Paese: non è pensabile che il Governo ipotizzi delle percentuali di incremento del Prodotto Interno Lordo quando uno dei fattori essenziali affinché ciò accada, ovvero il traffico delle merci, ogni anno viene puntualmente

penalizzato con divieti che, oramai, appaiono anacronistici e da ripensare nell'ottica di un recupero della competitività del sistema Paese.

La bozza di calendario proposta risulta ancor più dannosa valutando i limiti alla circolazione stradale vigenti fuori dai confini nazionali: emerge infatti che i divieti per i mezzi pesanti in Italia sono molto più stringenti rispetto a quelli applicati dalla stragrande maggioranza dei Paesi europei, determinando un ulteriore svantaggio competitivo a causa della forte perdita di produttività delle imprese italiane.

Peraltro, questa volontà di penalizzazione dell'autotrasporto non trova riscontri obiettivi neanche sul fronte della tutela degli utenti della strada: infatti, i dati divulgati dal Ministero dell'Interno (in occasione dell'ultimo incontro della Commissione per la sicurezza stradale nell'autotrasporto merci) sono in tal senso emblematici e dimostrano che, a dispetto dei luoghi comuni, nei primi sei mesi del 2018 i camion sono stati corresponsabili di appena il 7% degli incidenti totali con danni alle persone registrati in autostrada e sulle arterie a grande scorrimento (precisamente: 336 su 4730 sinistri complessivi), a fronte oltretutto di un incremento del traffico commerciale dei veicoli pesanti registrato in autostrada del 3,2%, rispetto allo stesso periodo del 2017. Per cui, è un dato di fatto che il rischio per l'utente della strada causato dalla circolazione dei camion, sia di gran lunga inferiore rispetto a quello generato dalle autovetture.

La scelta del MIT di voler penalizzare l'autotrasporto traspare in maniera ancora più evidente nella decisione di voler vietare, nei fine settimana dal 25 Maggio all'8 Settembre, tutto il trasporto di merci pericolose in regime ADR. Si tratta di un'impostazione miope, dettata probabilmente dall'impatto mediatico del tragico incidente di Bologna del 6 Agosto u.s., ma che tuttavia non trova riscontro nei dati sull'incidentalità forniti per questa particolare tipologia di trasporto da Eurostat: dati da cui si evince che, addirittura, nel 2015 (ultima rilevazione disponibile) i veicoli che trasportano merci pericolose (stimati in 3.315) non sono stati coinvolti in incidenti che abbiano determinato sversamento del materiale. Pertanto, **le scriventi Associazioni chiedono che il divieto riguardante le merci pericolose sia mantenuto esclusivamente per quelle ricomprese nella classe 1 dell'ADR, come è previsto nel calendario vigente e in quelli degli anni scorsi.**

Ciò premesso,

a) per quanto riguarda le giornate di divieto previste dalla bozza, le scriventi ritengono indispensabile **eliminare quelle di Martedì 23 Aprile, Sabato 29 Giugno e Sabato 7 Settembre**, tenuto conto che, come hanno evidenziato i rappresentanti di Aiscat, Anas e del Ministero dell'Interno presenti alla riunione, per quelle giornate non si prevedono picchi di traffico tali da motivare un divieto per i mezzi pesanti.

b) **si chiede di mantenere così come indicato nella bozza di calendario la programmazione del mese di agosto**, già peraltro estremamente penalizzato da ben 11 giornate di divieto, senza gravarlo di una giornata aggiuntiva del venerdì 9 agosto, tenuto conto che già quest'anno il venerdì prima di Ferragosto non era una giornata vietata, e senza la modifica dell'orario di termine del divieto per le giornate di sabato contemplate nell'elenco, dalle 16,00 alle 22,00 in quanto l'intensità di traffico di autovetture dopo le 16,00 è in fase calante, così come l'anticipo dell'orario di inizio dalle ore 16,00 alle ore 14,00 per venerdì 2 agosto, poiché il venerdì fino alle 16,00 il flusso di traffico non è tale da giustificare il divieto proposto.

Inoltre, tenuto conto dei disagi alla viabilità causati dal crollo del **viadotto Polcevera a Genova e dalle limitazioni di carico sul viadotto Cannatello dell'autostrada A19 Palermo**

**Catania**, chiediamo che il MIT preveda delle agevolazioni per i camion coinvolti (sotto forma di esenzione dai divieti o di posticipo dell'entrata in vigore), fino al ripristino della piena funzionalità delle due infrastrutture.

Le scriventi chiedono di modificare il comma 5 dell'art. 1 prevedendo espressamente **che i trattori isolati possano circolare anche se per caratteristiche costruttive, presentino una tara superiore alle 7,5 tonn.** e ciò per ragioni di equità di trattamento con quelli aventi una tara compresa entro detto limite.

Le scriventi evidenziano inoltre la necessità di un **ampliamento delle esenzioni ai divieti, relativamente al trasporto combinato** visto che, stante il riferimento al d.m del 15 febbraio 2001 (di recepimento della direttiva 92/106/CE) contenuto all'art. 6.6 della bozza, esso continua ad escludere le operazioni con origine e destinazione il nostro Paese;

Le scriventi richiamano l'esigenza di poter visionare i flussi di traffico rilevati da AISCAT su cui è impostata la proposta di calendario 2019.

Infine, le scriventi ritengono non più rinviabile la necessità di riconsiderare l'ambito territoriale di operatività dei divieti di circolazione, tenuto conto che la realtà odierna è sempre più caratterizzata dalla presenza di infrastrutture logistiche e di poli di produzione che, benché situati in centri abitati differenti, rappresentano tuttavia una realtà omogenea ed unitaria.

Confidando che nostre richieste saranno tenute in considerazione dalle S.V., **Vi chiediamo comunque un nuovo confronto prima della definizione del testo del decreto.**

Cordiali saluti.

Per ANITA

IL PRESIDENTE

Thomas Baumgartner



Per UNATRAS

IL PRESIDENTE

Amedeo Genedani

