



Non tutti i mezzi pesanti stanno rispettando ancorai il divieto di transito sull'attraversamento FOTOLIVE

L'ANALISI. I carichi eccezionali mimetizzati nel mirino della leader Fai

«I controlli vanno bene ma ci sono altri nodi»

«Sono i 108 tonnellate ad aver logorato i viadotti. Sugli itinerari va accelerata la mappatura regionale»

Bene i controlli sui viadotti, ma bisogna anche accelerare il processo di digitalizzazione delle richieste del transito dei carichi eccezionali e dare certezze agli autotrasportatori sugli itinerari da percorrere». La segretaria generale della Federazione Autotrasportatori Italiani di Brescia, Giuseppina Mussetola, interviene sulla campagna di monitoraggio promossa dall'Università di Brescia su incarico della Provincia che ha portato alla chiusura dei mezzi pesanti il ponte sulla sp 510 a Castegnato.

«Il vero problema sono i carichi eccezionali "mimetizzati" che hanno letteralmente scavato delle trincee nell'asfalto e messo a dura prova la tenuta dei viadotti», osserva Giuseppina Mussetola.

Per legge il carico massimo per i ponti di prima categoria (i più resistenti) è di 60 tonnellate. Ma una betoniera o un mezzo pesante eccezionale può arrivare anche a 80-100. In quel caso servono autorizzazioni e controlli prima e dopo il passaggio, perché spesso il danno non deter-



Giuseppina Mussetola leader Fai

mina subito il crollo, ma è irreversibile ed ha un effetto cumulativo sulle lesioni provocate da altri carichi pesanti.

«**VIADOTTI IN ITALIA** si lesionano perché sono attraversati senza sosta dai famigerati "108 tonnellate" - insiste Giuseppina Mussetola -. Sono dei carichi che sono provvisori di un permesso permanente di circolazione, rilasciato dalla Provincia, della validità di un anno, e che possono circolare su qualsiasi strada senza limitazione alcuna. Possono trasportare ferro, ghisa e sono quindi molto richiesti in zone come la nostra, ricca di industrie che trattano ferro e simili».

A differenza dei "108 tonnellate", i trasporti eccezionali hanno bisogno dell'autorizza-

zione rilasciata volta per volta dalla Provincia che deve controllare gli itinerari delle strade percorribili dai mezzi pesanti.

PER AGEVOLARE il transito in sicurezza snellendo la burocrazia e innalzando il tasso di sicurezza, la Regione ha chiesto alle Province di mappare digitalmente le strade percorribili, così da rendere possibili agli autotrasportatori dei carichi eccezionali avanzare la domanda ed ottenere l'autorizzazione on-line.

«Purtroppo poche Province hanno ottenuto alla richiesta, e fra queste non c'è Brescia - osserva Giuseppina Mussetola -: occorre invece accelerare in questa direzione. Se la situazione non verrà presto sbloccata - avverte la segretaria generale della Federazione Autotrasportatori Italiani di Brescia -, alcune aziende manifatturiere potrebbero decidere nel breve-medio termine di delocalizzare i loro stabilimenti in quelle nazioni dove hanno le maggiori commesse: oltre confine non esiste alcuna problematica di trasporti eccezionali e in tre giorni si ottengono i permessi. Un aspetto che diventa un fattore di competitività strategico per le imprese».