



# **Nota su proposte emendative Confindustria relative ai Trasporti eccezionali.**

Incontro con On. Silvana Andreina Comaroli

21 gennaio 2026

## **Sommario**

<b>1. L'importanza dei trasporti eccezionali per l'economia nazionale</b>	<b>3</b>
<b>2. Il lavoro svolto da Confindustria a supporto del Ministero</b>	<b>3</b>
<b>3. I passaggi normativi e le scadenze oggi critiche</b>	<b>4</b>
<b>4. Contenuti della richiesta di emendamento del sistema Confindustria</b>	<b>4</b>
<b>5. I motivi oggettivi della richiesta di proroga di 12 mesi</b>	<b>5</b>
<b>6. Conclusioni</b>	<b>7</b>

## 1. L'importanza dei trasporti eccezionali per l'economia nazionale

I trasporti in condizioni di eccezionalità rappresentano una **componente essenziale del sistema logistico nazionale**. Si tratta di trasporti che superano i limiti ordinari di peso, sagoma o dimensione previsti dal Codice della strada e che, proprio per questo, sono sottoposti a specifici regimi autorizzativi e tecnici.

Pur essendo quantitativamente limitati rispetto al traffico complessivo, **i trasporti eccezionali sono indispensabili per il funzionamento di settori industriali strategici**, tra cui:

- siderurgia e metallurgia;
- produzione di grandi macchinari e impiantistica industriale;
- energia (rinnovabili e convenzionali);
- infrastrutture, edilizia complessa e grandi opere;
- cantieristica, aerospazio e manifattura avanzata.

Essi consentono la movimentazione di componenti indivisibili e ad alto valore strategico, spesso destinati a investimenti strutturali, cantieri pubblici e privati, opere finanziate dal PNRR e commesse industriali di rilevanza nazionale ed europea.

Un sistema dei trasporti eccezionali inefficiente o bloccato non produce solo un danno logistico, ma incide direttamente sulla competitività industriale del Paese, sulla realizzazione delle opere pubbliche e sulla credibilità dell'Italia come piattaforma produttiva e infrastrutturale.

## 2. Il lavoro svolto da Confindustria a supporto del Ministero

Negli ultimi anni, e in particolare a partire dal 2 novembre 2023, Confindustria ha svolto un'intensa attività di interlocuzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul tema dei trasporti eccezionali.

Il contributo del sistema confindustriale si è articolato su due piani complementari: da un lato, un supporto tecnico continuo, attraverso analisi, osservazioni e proposte finalizzate a migliorare il quadro regolatorio e a garantirne la concreta applicabilità; dall'altro, una collaborazione istituzionale orientata alla ricerca di soluzioni condivise, capaci di coniugare la tutela della sicurezza delle infrastrutture con l'esigenza di assicurare la continuità delle attività produttive.

In questo quadro, Confindustria ha avanzato due proposte strutturali di particolare rilievo, volte a migliorare l'organizzazione e la gestione dei trasporti eccezionali sul territorio nazionale, introducendo una distinzione tra corridoi fissi e corridoi variabili.

La prima proposta avanzata da Confindustria riguarda l'individuazione di **corridoi fissi per i trasporti eccezionali** a livello nazionale, attraverso una mappatura puntuale delle principali direttrici infrastrutturali a servizio dell'industria italiana. Tale mappatura, elaborata partendo dai fabbisogni delle filiere produttive e dalla localizzazione dei principali poli industriali e logistici, individua percorsi stabili e ricorrenti sui quali insistono i flussi più rilevanti di trasporti eccezionali. Si tratta di direttrici caratterizzate da un più elevato livello di

conoscenza delle opere d'arte e da condizioni strutturali monitorabili nel tempo, sulle quali concentrare prioritariamente le attività di analisi e gestione del rischio. La definizione e validazione di questi corridoi fissi consentirebbe di rendere le procedure autorizzative più prevedibili e omogenee su scala nazionale, garantendo al contempo elevati standard di sicurezza e rispondendo alle esigenze dei flussi ripetitivi e programmabili tipici di numerose filiere industriali strategiche.

La seconda proposta riguarda invece i **corridoi variabili**, necessari per servire cantieri, stabilimenti e interventi che, per loro natura, non possono essere ricondotti a percorsi predefiniti e stabili. In questi casi, Confindustria ha sottolineato l'esigenza di un modello autorizzativo flessibile e proporzionato, fondato su criteri tecnici chiari e su strumenti di valutazione del rischio calibrati, in grado di tenere conto delle specificità della viabilità locale e dell'“ultimo miglio”.

Entrambe le proposte mirano a superare un approccio uniforme e rigido, che non distingue tra situazioni profondamente diverse, e a costruire un sistema dei trasporti eccezionali più efficiente, sicuro e coerente con le reali esigenze produttive del Paese. Tuttavia, tali impostazioni non hanno ancora trovato piena traduzione nel quadro regolatorio vigente, rendendo necessario un ulteriore periodo di confronto e affinamento.

### 3. I passaggi normativi e le scadenze oggi critiche

L'attuale quadro normativo sui trasporti eccezionali è il risultato di una stratificazione di interventi legislativi e regolamentari che hanno introdotto le **Linee guida sui trasporti in condizioni di eccezionalità**, finalizzate a garantire la sicurezza delle infrastrutture, in particolare ponti e viadotti.

In questo contesto sono stati fissati due termini fondamentali:

- il 31 dicembre 2025, quale termine per la definizione del *Piano nazionale per i trasporti in condizioni di eccezionalità*;
- il 30 marzo 2026, quale data di entrata in vigore delle nuove Linee guida sui trasporti eccezionali.

Queste scadenze risultano oggi fortemente critiche.

In particolare, le Linee Guida – se applicate dal 30 marzo 2026 nello stato attuale – rischiano di determinare un blocco sostanziale dei trasporti eccezionali, poiché molti enti gestori delle strade non dispongono ancora di un quadro conoscitivo completo delle proprie infrastrutture e tenderebbero, per ragioni prudenziali, a non rilasciare autorizzazioni.

### 4. Contenuti della richiesta di emendamento del sistema Confindustria

La richiesta di emendamento di Confindustria interviene su due termini distinti e tra loro strettamente collegati, che costituiscono l'asse portante dell'attuale disciplina.

L'emendamento, infatti, riguarda:

1. il termine del 31 dicembre 2025, relativo alla conclusione dei lavori del Tavolo ministeriale e alla definizione del Piano nazionale per i trasporti eccezionali;
2. il termine del 30 marzo 2026, previsto per l'entrata in vigore delle Linee guida sui trasporti eccezionali.

Nel primo caso si tratta di una rimessione in termini, poiché la scadenza del 31 dicembre 2025 è già maturata senza che il Piano sia stato completato.

Nel secondo caso si interviene su una scadenza futura, ma assolutamente decisiva, che rappresenta il vero nodo politico, tecnico e operativo della questione. Il 30 marzo 2026 segna, infatti, il momento in cui le Linee guida diverrebbero pienamente efficaci. Tuttavia, allo stato attuale:

- mancano criteri tecnici omogenei applicabili su tutto il territorio nazionale;
- il livello di conoscenza delle infrastrutture è fortemente disomogeneo tra grandi gestori e enti locali;
- le amministrazioni più piccole non sono in grado di assumersi responsabilità autorizzative in assenza di dati completi.

Il rischio concreto è che, dal 30 marzo 2026, le autorizzazioni ai trasporti eccezionali vengano di fatto sospese o negate, non per un divieto normativo esplicito, ma per un effetto prudenziale generalizzato.

Per questo la proroga di 12 mesi, con spostamento del termine al 31 dicembre 2026 e al 30 marzo 2027, è una misura necessaria per evitare una paralisi del sistema produttivo e infrastrutturale.

## 5. I motivi oggettivi della richiesta di proroga di 12 mesi

La richiesta di proroga non risponde a esigenze contingenti, ma a ragioni tecniche e oggettive.

In primo luogo, il 31 dicembre 2026 rappresenta il termine entro cui devono essere completate, da parte degli enti territoriali minori, le attività previste dalle *Linee Guida Ponti* per la classificazione del rischio delle opere d'arte, che costituiscono il quadro tecnico nazionale per il censimento, la classificazione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti e dei viadotti esistenti. Esse prevedono un percorso articolato e progressivo che parte dal censimento delle opere, prosegue con le ispezioni e conduce all'attribuzione di una *classe di attenzione* a ciascun manufatto, sulla base di criteri strutturali, fondazionali, sismici e di vulnerabilità complessiva.

Tale percorso è particolarmente oneroso per gli enti territoriali minori – Province, Città metropolitane e soprattutto Comuni – che gestiscono una quota relevantissima della rete viaria nazionale e che, in molti casi, non dispongono di strutture tecniche interne adeguate né di banche dati infrastrutturali già consolidate. Proprio per questa ragione, il legislatore ha previsto tempistiche differenziate e più ampie per questi enti, fissando al 31 dicembre 2026

il termine ultimo per il completamento delle attività di analisi e per l'attribuzione delle classi di attenzione ai ponti e ai viadotti di loro competenza.

Solo al termine di questo processo sarà disponibile un quadro conoscitivo sufficientemente completo e omogeneo dello stato del patrimonio infrastrutturale nazionale. Prima di tale data, una parte significativa delle opere d'arte – in particolare sulla viabilità locale e di “ultimo miglio” – risulterà ancora priva di una classificazione del rischio affidabile e formalizzata.

Anticipare l'entrata in vigore delle Linee guida sui trasporti eccezionali rispetto al completamento di questo percorso significherebbe applicare regole autorizzative senza che il patrimonio infrastrutturale sia stato pienamente analizzato e, di fatto, chiedere agli enti gestori di autorizzare o negare il transito di convogli eccezionali in assenza delle informazioni tecniche necessarie. In tale contesto, come già dimostratesi dall'esperienza passata, è altamente probabile che prevalga un approccio prudentiale, con il ricorso sistematico al diniego delle autorizzazioni, determinando un blocco generalizzato dei trasporti eccezionali, pur in assenza di un reale e documentato rischio strutturale.

In secondo luogo, entro tale arco temporale si concluderà il progetto RETURN – *Multi-risk science for resilient communities under a changing climate*, un partenariato esteso finanziato nell'ambito del **PNRR, Missione 4 “Istruzione e Ricerca” – Componente 2 “Dalla ricerca all'impresa”**, con una durata triennale a partire da dicembre 2022<sup>1</sup>. Si tratta di un'iniziativa di ricerca e sperimentazione di grande rilievo tecnico e pratico per il settore.

Tra le aree tematiche del progetto vi è un punto dedicato alla resilienza delle infrastrutture critiche (TS2 – *Multi-Risk Resilience of Critical Infrastructures*), che si concentra proprio sull'analisi delle vulnerabilità e sulla gestione integrata dei rischi associati alle opere infrastrutturali. Il coinvolgimento di questo progetto nella fase di monitoraggio e caratterizzazione strutturale delle infrastrutture critiche, come ponti e viadotti, sarà in grado di fornire un contributo scientifico di grande valore per il settore, con dati e metodologie utili a comprendere in modo oggettivo come le strutture rispondono a sollecitazioni reali, elemento fondamentale per definire criteri tecnici di sicurezza e valutazione dei rischi, anziché basarsi esclusivamente su approcci prudentiali o discrezionali.

In particolare, il progetto prevede una sperimentazione applicata su un corridoio logistico rilevante per i trasporti eccezionali, individuato nel Corridoio Milano–Marghera, attraverso il monitoraggio strumentale di quattro ponti classificati in classe di attenzione medio-alta. I risultati di tale sperimentazione sono pertanto destinati a fornire dati oggettivi e verificabili sul comportamento reale delle infrastrutture al passaggio dei convogli eccezionali e costituiscono un presupposto essenziale per la definizione di criteri tecnici equilibrati e applicabili nelle future Linee guida.

---

<sup>1</sup> Il progetto RETURN riunisce **26 partner**, tra cui università, enti pubblici di ricerca, imprese e istituzioni, sotto la guida dell'Università degli Studi di Napoli “Federico II” e della Fondazione RETURN, con l'obiettivo di sviluppare **strategie avanzate per l'identificazione, la previsione, la mitigazione e l'adattamento ai rischi legati ai cambiamenti climatici e ai fenomeni antropici**.

RETURN si caratterizza per un approccio *multi-rischio e interdisciplinare* che integra:

- modelli scientifici e metodologie innovative per comprendere e prevedere i rischi ambientali, naturali e antropici;
- sviluppo di tecnologie avanzate per il **monitoraggio strutturale e territoriale**;
- rafforzamento del trasferimento tecnologico e della condivisione dei dati tra mondo della ricerca, amministrazioni pubbliche e imprese.

Pertanto, la conclusione del progetto RETURN e le risultanze delle analisi e dei monitoraggi consentiranno di:

- consolidare una **base di conoscenza scientifica e dati strumentali** ampiamente condivisa;
- utilizzare metodologie di monitoraggio avanzato applicabili per la valutazione delle infrastrutture critiche;
- **supportare in modo oggettivo l'elaborazione delle Linee Guida sui trasporti eccezionali**, grazie a evidenze tecniche e non solo a criteri cautelativi.

Disporre di queste evidenze rappresenta, quindi, un elemento fondamentale per, superare approcci puramente prudenziali nei processi autorizzativi, definire Linee guida che siano **realmente applicabili e fondate su dati scientifici certi** e rafforzare la coerenza tra scelte regolatorie e condizioni infrastrutturali reali del Paese.

Anticipare, pertanto, l'entrata in vigore delle Linee Guida Trasporti eccezionali senza poter disporre di tali evidenze significherebbe fondare le scelte regolatorie su valutazioni esclusivamente prudenziali, con il rischio concreto di bloccare i trasporti eccezionali lungo corridoi strategici per il sistema produttivo nazionale.

## 6. Conclusioni

In conclusione, la proroga di 12 mesi proposta – 31 dicembre 2026 per il completamento del Piano nazionale e 30 marzo 2027 per l'entrata in vigore delle Linee guida sui trasporti eccezionali – rappresenta una scelta logica, coerente e fondata su elementi oggettivi.

Essa consente di:

- evitare un blocco generalizzato dei trasporti eccezionali per effetto di incertezze tecniche e responsabilità amministrative non sostenibili;
- garantire la continuità delle attività produttive e dei cantieri strategici;
- allineare l'entrata in vigore delle Linee guida sui trasporti eccezionali con il completamento delle Linee guida ponti e con la disponibilità di dati sperimentali affidabili;
- costruire un quadro regolatorio basato su evidenze tecniche e scientifiche, anziché su approcci esclusivamente cautelativi.

La proroga non rappresenta, pertanto, un mero rinvio alla soluzione dei problemi, ma crea le condizioni necessarie per risolverli in modo strutturale, tutelando al contempo la sicurezza delle infrastrutture e la competitività del sistema industriale nazionale.

Infine, tale proposta consente di creare lo spazio necessario per un approfondimento realmente condiviso tra tutti i soggetti coinvolti – amministrazioni, enti gestori delle infrastrutture, autorità tecniche, sistema produttivo – fondato su una collaborazione ampia, strutturata e continuativa. Un confronto di questo tipo è indispensabile per affinare una normativa complessa come quella sui trasporti eccezionali, evitando soluzioni unilaterali o meramente cautelative e giungendo invece a un impianto regolatorio solido, tecnicamente fondato e ampiamente condiviso, capace di coniugare in modo equilibrato sicurezza delle infrastrutture, responsabilità amministrative e esigenze di sviluppo industriale.