



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Parere sullo schema di Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per il rilascio delle autorizzazioni alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità.

Rep. atti n. 54/CU del 25 maggio 2017

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna Seduta del 25 maggio 2017,

VISTO l'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della strada) recante disposizioni sui veicoli eccezionali e relativamente ai trasporti in condizioni di eccezionalità;

VISTO il comma 6, dell'articolo 10 del decreto legislativo 285/92 ove si stabilisce che i trasporti ed i veicoli eccezionali sono soggetti a specifica autorizzazione alla circolazione, rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari e dalle Regioni per la rimanente rete viaria;

VISTO l'articolo 5 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può impartire le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica n. 31/2013, recante modifiche alle norme regolamentari di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, relative all'esecuzione e all'attuazione del codice della strada ed in particolare in materia di veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità, di segnaletica verticale, di sagoma, masse limiti e attrezzature delle macchine agricole;

CONSIDERATO che a tutt'oggi persistono difformità applicative da parte degli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni previste dall'articolo 10, comma 6 del nuovo codice della strada;

VISTO lo schema di Direttiva predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per superare le difformità applicative da parte degli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni previste dall'articolo 10 sopra citato, diramato con nota prot. DAR 6043 P-4.37.2.13 del 6 aprile 2017;

VISTE le note prot. DAR 6488 P-4.37.2.13 del 14 aprile 2017, e prot. DAR 6559 P-4.37.2.13 del 18 aprile 2017, con le quali sono state trasmesse le osservazioni allo schema di Direttiva, rispettivamente da parte della Regione Emilia Romagna e da parte della Regione Abruzzo.

VISTI gli esiti della riunione tecnica tenutasi in data 8 maggio 2017, nel corso della quale le Regioni e l'UPI hanno espresso, in linea di massima il loro avviso, favorevole sul testo, con alcune osservazioni di carattere generale relative anche alla necessità che vengano destinate specifiche risorse umane e finanziarie per l'attuazione di quanto previsto nello schema di Direttiva e con alcune richieste particolari, in gran parte ritenute accoglibili dal Ministero;

DR

DR



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

CONSIDERATO che nella riunione sopra citata sono state esaminate le richieste della Regione Lombardia, contenute in un documento consegnato nel corso della riunione stessa;

VISTA la nota prot. DAR 7526 P-4.37.2.13 in data 8 maggio 2017, con la quale è stato diramato il documento di osservazioni della Regione Lombardia e un elaborato della Regione Emilia Romagna, trasmesso quale modello di riferimento da assumere, in prospettiva, per tutte le Regioni;

VISTA la nota prot. DAR 7710 P-4.37.2.13 dell'11 maggio 2017 con la quale è stato trasmesso il documento dell'UPI;

VISTA la nota prot. DAR 7710 P-4.37.2.13 dell'11 maggio 2017 con la quale è stato altresì trasmesso il nuovo schema di Direttiva riformulato dal Ministero delle infrastrutture e trasporti che tiene conto delle osservazioni e proposte di modifica espresse dalle Regioni e dall'UPI stessa;

VISTA la nota prot. DAR 8435 P-4.37.2.13 del 23 maggio 2017 con la quale è stato trasmesso il documento di osservazioni predisposto dall'ANCI;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso parere favorevole allo schema di direttiva in esame;

CONSIDERATO che l'ANCI ha espresso parere favorevole, con le osservazioni, le raccomandazioni contenute in un documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto ne costituisce parte integrante (All.1), e con la condizione di apportare al testo alcune modifiche indicate nel documento citato;

CONSIDERATO che l'UPI ha espresso parere favorevole sullo schema di Direttiva in esame, con le osservazioni contenute in un documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All. 2)

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

nei termini di cui in premessa, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per il rilascio delle autorizzazioni alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità.

Il Segretario
Antonio Naddeo



Il Presidente
On. Avv. Enrico Costa

17/10

ALL-1

Rentà a cens
di notità 25/5/12
Dalell

P.8/cv



NOTA

BOZZA DI DIRETTIVA IN MATERIA DI AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI ECCEZIONALI E DEI TRANSITI IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITA'

La bozza di Direttiva in esame si pone come obiettivo quello di mettere a sistema il processo di autorizzazione dei trasporti eccezionali lungo la rete viaria stradale ed autostradale ai fini della sicurezza della circolazione nonché dei manufatti in considerazione degli eventi di collasso delle strutture con conseguente perdita di vite umane.

L'Anci nel condividere gli obiettivi indicati segnala come le attività connesse alle autorizzazioni non sono di competenza dei Comuni ma solo delle città Metropolitane.

Per ciò che riguarda i Comuni, quindi con una distinzione tra enti proprietari delle strade ed enti che rilasciano le autorizzazioni, si segnala da subito al punto 1 recante Catasto delle strade, una diversa prescrizione rispetto la norma che NON prevede l'istituzione e la pubblicazione del catasto stradale della rete viaria di competenza ma SOLO la comunicazione dei dati relativi allo stato tecnico e giuridico delle stesse.¹

¹ CODICE DELLA STRADA - Art. 226. Organizzazione degli archivi e dell'anagrafe nazionale.

1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito l'archivio nazionale delle strade, che comprende tutte le strade distinte per categorie, come indicato nell'art. 2.

2. Nell'archivio nazionale, per ogni strada, devono essere indicati i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della strada, al traffico veicolare, agli incidenti e allo stato di percorribilità anche da parte dei veicoli classificati mezzi d'opera ai sensi dell'art. 54, comma 1, lettera n), che eccedono i limiti di massa stabiliti nell'art. 62 e nel rispetto dei limiti di massa stabiliti nell'art. 10, comma 8.

3. La raccolta dei dati avviene attraverso gli enti proprietari della strada, che sono tenuti a trasmettere all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale tutti i dati relativi allo stato tecnico e giuridico delle singole strade, allo stato di percorribilità da parte dei veicoli classificati mezzi d'opera ai sensi dell'art. 54, comma 1, lettera n), nonché i dati risultanti dal censimento del traffico veicolare, e attraverso il Dipartimento per i trasporti terrestri, che è tenuta a trasmettere al suindicato Ispettorato tutti i dati relativi agli incidenti registrati nell'anagrafe di cui al comma 10.

4. In attesa della attivazione dell'archivio nazionale delle strade, la circolazione dei mezzi d'opera che eccedono i limiti di massa stabiliti nell'art. 62 potrà avvenire solo sulle strade o tratti di strade non comprese negli elenchi delle strade non percorribili, che annualmente sono pubblicati a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella Gazzetta Ufficiale sulla base dei dati trasmessi dalle società concessionarie, per le autostrade in concessione, dall'A.N.A.S., per le autostrade e le strade statali, dalle regioni, per la rimanente viabilità. Il regolamento determina i criteri e le modalità per la formazione, la trasmissione, l'aggiornamento e la pubblicazione degli elenchi.

- OMISSIS -

10. Presso il Dipartimento per i trasporti terrestri è istituita l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida ai fini della sicurezza stradale.

11. Nell'anagrafe nazionale devono essere indicati, per ogni conducente, i dati relativi al procedimento di rilascio della patente, nonché a tutti i procedimenti successivi, come quelli di rinnovo, di revisione, di sospensione, di revoca, nonché i dati relativi alle violazioni previste dal presente codice e dalla legge 6 giugno 1974, n. 298 che comportano l'applicazione delle sanzioni accessorie e alle infrazioni commesse alla guida di un

La raccolta dei dati avviene attraverso gli enti proprietari della strada, che sono tenuti a trasmettere all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale tutti i dati relativi allo stato tecnico e giuridico delle singole strade.

Si coglie l'occasione per richiedere, anche in questa sede, la piena attuazione dell'art. 226 del Codice della strada, richiamato dalla Direttiva, con la realizzazione dell'Archivio Nazionale delle Strade a partire dalle strade oggetto della classificazione in ambito comunitario come TEN.

Nelle more dell'istituzione dell'Archivio Nazionale delle Strade sarebbe oltremodo utile che l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale potesse fornire gli elenchi, in via telematica, ai soggetti proprietari secondo una scala di priorità definite nella Direttiva al fine di un puntuale riscontro come indicato all'art. 401 co 5 del Regolamento di esecuzione DPR 495/1992.

Si segnala, peraltro, che a differenza degli enti tenuti a rilasciare le autorizzazioni questi possono disporre delle risorse previste dalle procedure autorizzatorie, per i Comuni il rilascio di un nulla osta comporterebbe in questo modo una procedura onerosa senza avere la possibilità di una compartecipazione del ristoro dei costi. Si auspica quindi che lo stesso ente autorizzatorio possa essere individuato come il soggetto deputato per le verifiche, da quelle più gravose a quelle meno gravose, imputando le spese per i sopralluoghi, accertamenti tecnici e opere di rafforzamento al richiedente l'autorizzazione a meno di esplicito preventivo diniego da parte dell'ente proprietario della strada.

Tale esercizio comporta una pratica di coordinamento non formale che deve essere effettiva evitando una sproporzione di verifiche e gestendo secondo i principi di economicità, buon andamento, le verifiche a partire dagli itinerari suscettibili di richieste come risultanti dall'archivio delle autorizzazioni previsto e gestito dagli enti autorizzatori.

Sarebbe inoltre auspicabile, ai fini della tutela delle strade, un allineamento ai nostri partners europei, quantomeno a quelli confinanti quali Francia, Austria, Slovenia, dei criteri di massa NON superabili in ogni caso rispetto alle 108 tonnellate che vengono autorizzate in Italia, anche sulle strade comunali o sull'attraversamento di manufatti di proprietà comunale. Si ravvisa che tale norma italiana consente ciò che non è consentito in nessuno degli altri paesi europei e si auspica in tal senso una modifica normativa.

determinato veicolo che comportano decurtazione del punteggio di cui all'articolo 126-bis, agli incidenti che si siano verificati durante la circolazione ed alle sanzioni comminate (1) (2).

12. L'anagrafe nazionale è completamente informatizzata; è popolata ed aggiornata con i dati raccolti dal Dipartimento per i trasporti terrestri, dalle prefetture, dagli organi addetti all'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'art. 12, dalle compagnie di assicurazione, che sono tenuti a trasmettere i dati, con le modalità e nei tempi di cui al regolamento, al C.E.D. del Dipartimento per i trasporti terrestri.

13. Nel regolamento per l'esecuzione delle presenti norme saranno altresì specificati i contenuti, le modalità di impianto, di tenuta e di aggiornamento degli archivi e dell'anagrafe di cui al presente articolo.

A handwritten signature in black ink is written over a circular official stamp. The stamp contains the text "MINISTERO" at the top and "SINISTRA" at the bottom, with a central emblem.



Revisi in corso da
subito 25/5/12
Delio

P.8/cv

Acc. 2



NOTA SU BOZZA DIRETTIVA IN MATERIA DI AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI ECCEZIONALI E DEI TRASPORTI IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITA'

La bozza di Direttiva in esame è finalizzata a dare sistematicità ai processi di autorizzazione dei trasporti eccezionali lungo la rete viaria stradale e autostradale del Paese, ciò in ragione della necessaria tutela e sicurezza della circolazione e dei manufatti, anche a valle di recenti crolli di cavalcavia che hanno fatto registrare perdite umane.

L'UPI condivide pienamente tali finalità.

La bozza di Direttiva raccoglie e prescrive tutte le attività e le azioni connesse alle autorizzazioni, ed investe fortemente l'attività amministrativa degli enti proprietari e/o gestori delle strade, nonché di quelli deputati al rilascio delle autorizzazioni stesse.

Per le Province vi è una sostanziale coincidenza tra enti proprietari (circa 120 km di rete) ed enti che rilasciano le autorizzazioni, su delega regionale, ma le suddette prescrizioni purtroppo non sempre sono coincidenti con la realtà organizzativa e finanziaria degli enti.

Di seguito le principali osservazioni alla bozza di direttiva:

- 1) Catasto delle strade. Pur avendo tutte le Province, quale obbligo del Codice della Strada, un loro catasto stradale, è fuor di dubbio che l'aggiornamento dei "dati relativi allo stato tecnico e giuridico della stessa, ivi comprese le caratteristiche di percorribilità da parte dei mezzi d'opera", può rappresentare in larga parte dei casi un onere finanziario assolutamente insostenibile, situazione che si affianca alla carenza di personale tecnico adeguato. In tal senso si ricorda la reiterata richiesta formulata in questi anni al Governo, circa la necessità di acquisire personale altamente professionalizzato. Ciò in ragione della ben nota situazione finanziaria delle Province a valle dell'attuazione della legge Delrio n. 56/14, dove si è prescritto un dimezzamento (dal 2015) del personale in dotazione, trasferendo ad altre amministrazioni circa 20 mila unità: considerato il blocco totale del turn over e l'impossibilità di procedere ad alcuna fattispecie di incarico anche temporaneo, molti enti sono totalmente sotto organico (quando non privi) rispetto al personale idoneo al pur necessario aggiornamento del catasto con i dati tecnici richiesti;
- 2) Istruttoria preventiva. Vale quanto sopra indicato: l'analisi e l'istruttoria del materiale trasportato nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati oggetto di autorizzazione, non può prescindere da un numero congruo di operatori tecnici debitamente specializzati, mentre nella realtà in molte province opera solo personale amministrativo.

Va sottolineata la complessità, come è facile immaginare, del coordinamento tra enti: l'individuazione di percorsi alternativi non può prescindere, ad esempio, da un contemporaneo aggiornamento del catasto nei termini sopra richiamati, di tutti i comuni e di tutte le autostrade o tratte di rete statale o regionale; altrettanto complesso appare, soprattutto in questi ultimi mesi, il coordinamento tra enti gestori della sede stradale di transito e gli enti proprietari di ponti o cavalcavia, data la pluralità dei soggetti interessati e delle diverse modalità di comportamento circa la regolamentazione del transito.

Si ricorda inoltre nel merito, che sempre a valle della legge n. 56/14, vi è stata una forte riduzione del numero di addetti alla polizia provinciale, e dunque l'attività di coordinamento per eventuali scorte tecniche o temporanei blocchi della circolazione deve avvenire con organi di polizia stradali diversi da quelli che un tempo erano sotto la diretta competenza delle Province.

In estrema sintesi, la messa "a sistema" del regime autorizzatorio dei transiti di veicoli eccezionali appare il necessario salto di qualità del sistema Paese, stante anche il progressivo deterioramento dei manufatti e delle opere d'arte stradali di rilievo spesso in precario stato di manutenzione.

Ciò però non può prescindere dalla necessaria consapevolezza dell'attuale situazione degli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni, nel caso specifico delle Province.

Come è ben noto al Governo, l'UPI ha da diversi mesi ormai, rappresentato e documentato come il livello di finanziamento delle funzioni fondamentali assegnate dalla legge alle Province, sia ormai sotto la soglia di sostenibilità: i tributi propri provinciali (segnatamente imposta Rcauto e I.P.T.) vengono in larga parte recuperati dallo Stato e non affluiscono più alle casse delle Province; già ora in alcuni enti si segnalano difficoltà di cassa che mettono a rischio il pagamento delle retribuzioni.

Ed ancora, l'UPI ha segnalato, anche qui da diversi mesi, il necessario superamento del blocco delle assunzioni per consentire almeno l'assunzione del personale c.d. "infungibile": ingegneri, geometri e professionalità specifiche al fine di garantire almeno l'esercizio delle due principali funzioni provinciali ovvero la gestione e manutenzione della rete viaria e la gestione e manutenzione degli edifici scolastici del secondo ciclo. Senza tali professionalità, infatti, non è possibile procedere ad alcun tipo di intervento o progettazione. In questo senso appare utile segnalare una prima apertura contenuta nel decreto legge n. 50/16 rispetto alla possibilità di assumere dirigenti a tempo indeterminato, ma occorre allargare questa deroga anche al personale non dirigenziale.

L'assenza di personale altamente professionalizzato, infatti, unitamente alla carenza delle adeguate e necessarie risorse finanziarie, rischiano di compromettere il processo di messa a sistema del regime autorizzatorio che la bozza di direttiva si prefigge, obiettivo assolutamente condiviso da UPI.

L'UPI ritiene doveroso sottolineare ancora una volta la piena condivisione degli obiettivi prefissati dalla bozza di Direttiva in esame, nonché l'assoluta volontà collaborativa delle Province, ma sottolinea altresì che questi enti devono poter essere messi nelle condizioni di potere procedere secondo le linee di indirizzo fornite nella Direttiva, lasciando i tributi provinciali nella piena disponibilità degli enti stessi, al fine di corrispondere, così come previsto dall'art. 119 Cost, con risorse proprie all'esercizio delle funzioni fondamentali ad essi attribuite, superando definitivamente anche lo stallo del blocco totale del turn over.

Roma, maggio 2017