

Roma, 27 Luglio 2017

SPE17175

SM

Oggetto: Direttiva Trasporti eccezionali.

Il Ministero dei Trasporti ha pubblicato sul proprio sito internet la nuova direttiva in materia di trasporti eccezionali (prot. 293 del 15 Giugno 2017) che, tuttavia, ad una prima lettura, non sembra contenere soluzioni incisive per superare quegli ostacoli che, ancora oggi, stanno determinando la paralisi sostanziale del trasporto eccezionale nel nostro Paese.

La prescrizioni dettate dal MIT, hanno interessato i seguenti aspetti:

1. Catasto delle strade.

Gli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni, qualora non vi avessero già provveduto, devono istituire il **catasto delle strade della rete viaria di loro competenza**, con tutte le informazioni necessarie al tempestivo rilascio dei titoli autorizzativi (con particolare riferimento alle portate massime delle eventuali opere d'arte presenti – es. cavalcavia stradali o ferroviari).

Per le opere d'arte nella disponibilità di enti diversi da quello che deve emettere l'autorizzazione al t.e, i medesimi enti dovranno verificarne la percorribilità oltre il limite di portata risultante dal catasto stradale, sulla base dello schema di carico trasmesso.

Gli enti proprietari e gestori potranno creare degli elenchi di strade maggiormente interessate da transiti eccezionali, che non necessitano di specifiche e puntuali verifiche di sicurezza

2. Istruttoria preventiva.

La direttiva sottolinea a più riprese che, **per tutti i tipi di autorizzazioni, il rilascio può avvenire solo per masse complessive inferiori alla portata compatibile con le opere d'arte**. Di conseguenza, nelle ipotesi di t.e previste dall'art. 10, comma 2, lett. b del c.d.s, tenuto conto delle portate limite delle opere d'arte interessate dal transito, **“il carico dovrà essere congruamente ridotto, fino a ricondurre la massa complessiva del veicolo o complesso veicolare entro i limiti di portata dell'infrastruttura.”**

Qualora non fosse possibile ricondurre la massa complessiva del veicolo entro i limiti di portata della costruzione, la direttiva stabilisce che **“dovranno essere individuati altri percorsi privi di opere d'arte che presentino limitazioni in ordine alla portata, oppure adottare specifiche misure per la tutela della strada come richiamate nel successivo punto 5”**. Quest'ultimo punto indica la possibilità, per l'ente, di imporre **“particolari accorgimenti tecnici o particolari cautele atte a salvaguardare le opere stradali”**: si tratta della previsione di un servizio di assistenza tecnica svolto dal personale dell'ente medesimo o, in caso di impossibilità, da un'impresa esterna abilitata, con oneri a carico del richiedente. Peraltro, sempre il punto 5 chiarisce che quando il t.e necessita di particolari accorgimenti tecnici o cautele, **l'ente deve valutare attentamente l'opportunità di rilasciare autorizzazioni di tipo periodico, preferendo invece le autorizzazioni singole o multiple che, a**



differenza delle prima, consentono di limitare il numero di viaggi in base alle esigenze dell'infrastruttura.

In ordine al rilascio dei **nulla osta di transito**, la direttiva precisa che:

- la richiesta deve essere avanzata dall'ente che deve emettere l'autorizzazione al t.e;
- esso presuppone lo svolgimento di un'attività istruttoria. Per questo motivo il MIT ha stabilito che non è possibile ricorrere alla formula del silenzio assenso (vedi il successivo punto 3), né è permessa la sostituzione del nulla osta con dichiarazioni demandate al richiedente l'autorizzazione, circa l'idoneità dei manufatti e delle opere d'arte lungo il percorso. In ogni caso, potrà essere presa in esame la documentazione tecnica presentata dall'impresa richiedente sull'idoneità dei manufatti o opere d'arte, sottoscritta da professionista abilitato.

Gli altri aspetti approfonditi in questo paragrafo, hanno riguardato:

- **l'impossibilità per l'ente di rilasciare un'autorizzazione su "tutte le strade"** della rete di competenza a meno che questa, nella sua interezza, risulti compatibile con il t.e. Se il percorso richiesto non è autorizzabile, gli enti dovranno indicare l'alternativa sulle strade di propria competenza oppure, laddove non fosse possibile, invitare tempestivamente il richiedente a ricercare un percorso nuovo, e rinnovare la domanda di autorizzazione, in modo da rispettare i tempi di rilascio indicati all'art.14, comma 2 del regolamento (15 gg dalla domanda);
- l'obbligo per il conducente o il responsabile dell'eventuale scorta, di accertarsi che il transito del t.e per massa su un'opera d'arte, non avvenga in contemporanea ad altro t.e per massa (art. 16, comma 8 del regolamento)
- l'imputazione delle spese per i sopralluoghi, accertamenti tecnici e opere di rafforzamento non provvisorie, in presenza di autorizzazioni richieste consecutivamente sulla stessa infrastruttura per t.e con identiche caratteristiche di base: queste spese verranno imputate una volta sola al primo richiedente, mentre per le domande di rilascio presentate in contemporanea, gli oneri saranno ripartiti tra tutti i richiedenti. Qualora si rendessero necessarie verifiche di diverso livello, i costi per la verifica più gravosa assorbono quelli per le verifiche meno gravose.

3. Coordinamento tra enti.

Nel ribadire quanto già scritto in sede di commento al punto 2 circa il divieto di ricorrere al silenzio assenso per il rilascio dei nulla osta, segnaliamo che il par. 3 richiama il testo dell'art. 14, comma 1 del regolamento, sull'istituzione di sportelli unici per l'accettazione e la gestione delle domande e il rilascio delle autorizzazioni.

4. Prescrizioni.

La direttiva evidenzia che eventuali limiti posti nell'autorizzazione da parte dell'ente (es sui percorsi da seguire o da evitare, limiti di velocità e modalità di marcia), possono avere come conseguenze:

- il divieto di effettuare t.e in alcune giornate o orari;
- la necessità di ricorrere alla scorta tecnica anche all'infuori dei casi espressamente previsti dal c.d.s (es, quando venga imposta la marcia al centro della carreggiata, con necessità di arresto del veicolo proveniente nel senso opposto di marcia);
- l'obbligo di comunicare preventivamente il transito all'ente che ha autorizzato il trasporto e agli organi di polizia stradale competenti per territorio;

5. Tutela della strada.

In aggiunta a quanto scritto nel commento al punto 2, la direttiva prevede per l'ente l'obbligo di installare la specifica segnaletica di limitazione alla massa dei veicoli ai sensi dell'art. 118 del regolamento, sia di preavviso che in corrispondenza delle opere d'arte per le quali risulti fissato un limite di portata inferiore alla massa massima consentita dall'art. 62 del c.d.s.

Il testo della direttiva è disponibile al link sottoindicato.

Cordiali saluti.