



Presa di Posizione sui Permessi per Trasporti Eccezionali in ITALIA

A: Associazione Nazionale Noleggi Autogru, P.L.E e Trasporti Eccezionali
Da: Consiglio di amministrazione ESTA
Data: 10 agosto 2022
Oggetto: Documento di Posizione in merito all'emissione di Permessi per Trasporti Eccezionali in Italia

Sig.ra Dal Col, Sig. Massetti,

in risposta alla Vostra richiesta di feedback, ESTA ha formulato, in questo documento di posizione, la sua opinione rispetto all'attuale situazione dei permessi per i trasporti eccezionali su strada in Italia.

Nel caso lo si ritenga opportuno, si consideri liberamente la possibilità di condividere questo documento con le autorità italiane – al fine di informare le parti con le quali viene condiviso il presente documento, si include una breve introduzione di ESTA.

ESTA è l'associazione europea leader nei trasporti eccezionali su strada e nel settore del noleggio di gru mobili. Rappresentiamo le associazioni nazionali di trasporti i cui membri sono aziende di noleggio gru mobili e piattaforme di accesso e di trasporti eccezionali su strada. Ad oggi, ESTA rappresenta 120 associazioni e società provenienti da 24 diversi paesi europei (per ulteriori informazioni, si faccia riferimento a www.estaeurope.eu). La presidenza di ESTA risiede attualmente nelle mani del Sig. Fabio Belli di Fagioli S.p.A. e l'associazione ANNA (www.assoanna.it) è il membro italiano che rappresenta il settore del noleggio gru e dei trasporti eccezionali su strada in Italia.

Ci siamo resi conto che esistono attualmente numerosi problemi che ostacolano il rilascio da parte delle autorità competenti di permessi per l'esecuzione di trasporti eccezionali in Italia. I più rilevanti tra questi sono stati raccolti nella seguente lista, seppur non esaustiva:

1. Regolamentazioni sui permessi per le gru mobili in relazione al peso della macchina;
2. Regolamentazioni sui permessi per le gru mobili in relazione alla proprietà della macchina;
3. Il numero di autorità ed enti responsabili del rilascio di permessi per i trasporti eccezionali su strada;
4. Le ripetute revisioni tecniche dei ponti necessarie per la richiesta di permessi su veicoli che superano un certo peso lordo.

Documento di posizione ESTA

Le questioni sopraelencate verranno considerate separatamente qui di seguito.

Tuttavia, prima di addentrarci in queste considerazioni, vorremmo sottolineare il background della nostra posizione.

Fin dalla sua fondazione nel 1976, ESTA ha sempre supportato l'armonizzazione e l'omologazione delle regole di autorizzazione in tutta Europa. Il principale obiettivo di questo impegno è sempre stato il miglioramento dell'efficienza e della sicurezza nel nostro settore. L'esperienza maturata non solo in Europa, ma anche negli Stati Uniti e in Australia ci ha insegnato che l'armonizzazione delle regole e la semplificazione delle procedure di domanda portano a un aumento delle richieste di permessi per trasporti eccezionali, riducendo in questo modo il numero di trasporti illegali. È con questa idea che, già nel 2008, ESTA ha dato i propri spunti e supporto alla pubblicazione della Guida alle Migliori Prassi per i Trasporti Eccezionali, pubblicata dal consiglio direttivo per l'Energia e il Trasporto, "*Abnormal road transports: European best practice guidelines*", Publications Office, 2008 (si veda: op.europa.eu).

La produzione di questa Guida alle Migliori Prassi è stata supportata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sotto la supervisione del Sig. Luca Rocco (si veda pagina 61). Purtroppo, dobbiamo constatare che nessuno dei suggerimenti contenuti nella Guida alle Migliori Prassi è stato, finora, applicato in Italia.

1. Regolamentazioni sui permessi per le gru mobili in relazione al peso della macchina.

Siamo a conoscenza del fatto che esiste ora in Italia un tetto massimo sul peso delle gru mobili, a prescindere dal carico per asse o dal numero di assi della gru. Le linee guida per il trasporto di acciaio (peso massimo 108 tonnellate) sembrerebbero fuorviare l'applicazione dei permessi per le gru mobili. Nel caso in cui questo avvenga, vorremmo evidenziare che, nonostante ci sia una logica nel ricondurre la movimentazione di gru mobili sotto le regole per i trasporti eccezionali, come avviene nella maggior parte dei paesi europei, non ci sono presupposti tecnici per fissare come tetto massimo 108 tonnellate, a patto che la gru in questione abbia un numero sufficiente di assi e che il carico per asse non ecceda le 12 tonnellate ciascuna.

Su questo argomento, ESTA richiede l'aumento del peso massimo di 108 tonnellate.

2. Regolamentazioni sui permessi per le gru mobili in relazione alla proprietà della macchina.

Pare che in Italia sia in vigore una norma che permette al solo proprietario di una gru mobile di richiedere un permesso per un trasporto eccezionale per tale gru. Questa procedura è unica in Europa e ignora la pratica più diffusa di utilizzare gru sulla base di un accordo di noleggio tra l'effettivo utilizzatore e la società finanziatrice che ne è proprietaria. Questa regola porta a enormi problemi per le aziende che fanno uso di gru e incoraggia la guida illegale in mancanza di permesso di trasporto, causata dall'eccessivo stress operativo.

ESTA non riconosce basi valide per questa restrizione riguardo i richiedenti di permesso, considerando inoltre che nessun altro paese europeo esige questo

Documento di posizione ESTA

prerequisito. ESTA incoraggia caldamente l'eliminazione di tale impedimento innecessario.

3. Il numero di autorità ed enti responsabili del rilascio di permessi per i trasporti eccezionali su strada.

Il numero di autorità stradali ed enti di controllo con il compito di valutare le richieste di permesso e rilasciare autorizzazioni ai trasporti su strada ammonta attualmente in Italia a oltre 225 entità (100 province, 100 ANAS e 25 uffici tecnici di autostrade private circa). Secondo ESTA, pare ovvio che questo numero di diverse autorità incaricate di occuparsi dei permessi per trasporti eccezionali su strada sia spropositato e quasi senza precedenti, implicando confusione e burocrazia innecessaria, oltre a ritardi e disparità di trattamento dei richiedenti durante la processazione delle domande. Questo lento e oscuro procedimento di richiesta porta inoltre con sé futili costi e ritardi nell'autorizzazione, spingendo le compagnie di trasporti a mettere i propri autisti alla guida senza disporre di permesso.

Alla luce di questo, ESTA vorrebbe portare l'attenzione ancora una volta alla Guida alle Migliori Prassi per i trasporti eccezionali, dove si esorta l'istituzione di un singolo punto di raccolta delle richieste di permesso per ciascuna nazione, combinato a procedure telematiche per il rilascio dell'autorizzazione. I paesi che hanno istituito questo sistema, come la Svezia e i Paesi Bassi, riferiscono un aumento dei permessi rilasciati contro una riduzione tanto dei costi quanto dei trasporti "illegali" (ovvero dei veicoli guidati senza un'autorizzazione). Per questo, propugniamo l'istituzione di un solo punto di raccolta per le richieste di permesso per i trasporti eccezionali su strada.

4. Le ripetute revisioni tecniche dei ponti necessarie per l'applicazione di permessi su veicoli che superano un certo peso lordo.

Sappiamo che la richiesta di permessi per certi trasporti eccezionali in Italia (in generale, sulla base della combinazione del veicolo con un peso lordo superiore alle 150 tonnellate) necessita di una revisione tecnica di ogni ponte sulla strada che verrà percorsa durante il trasporto. Non si intende confutare la necessità di questa regola, contestiamo tuttavia la ripetizione del calcolo da effettuare sugli stessi ponti nonostante vengano attraversati dai medesimi veicoli, motivata semplicemente da una nuova domanda di autorizzazione per il trasporto.

ESTA è dell'idea che il buonsenso porti a constatare che uno stesso ponte attraversato da uno stesso veicolo possa contare su una valutazione del carico in questione effettuata in precedenza, se disponibile. La richiesta dello stesso calcolo per un trasporto ricorrente, effettuata da un operatore dei trasporti a una società di ingegneria, comporta esclusivamente costi innecessari, oltre alla diminuzione della collaborazione in relazione a misure realmente utili e norme volte alla protezione delle infrastrutture.

Perciò, ESTA richiede alle autorità italiane di rivedere questa procedura.

Quanto espresso in precedenza rappresenta la posizione del consiglio di amministrazione di ESTA su vari argomenti specifici in merito al rilascio di permessi per

Documento di posizione ESTA

i trasporti eccezionali su strada in Italia, riferitaci dal nostro membro italiano ANNA (Associazione Nazionale Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali).

Quanto riportato sopra non rappresenta in alcun modo la posizione completa di ESTA né la totalità delle proposte di miglioramento che ESTA vorrebbe avanzare alle autorità di controllo sull'argomento in questione.

Per questa ragione, oltre alla nostra posizione su questi punti specifici, vorremmo portare alla Vostra attenzione l'imminente revisione delle direttive su peso e dimensione dei veicoli per i trasporti su strada (Direttiva 96/53/EU) e, di conseguenza, la futura revisione dell'attuale Guida alle Migliori Pratiche per i trasporti eccezionali.

Il consiglio ESTA coglierebbe sicuramente con piacere l'opportunità di poter discutere la suddetta revisione e le migliori pratiche per il rilascio di permessi per trasporti eccezionali su strada con le autorità italiane competenti, nel caso ci fosse concessa questa possibilità.