COSTI DI CONFORMITÀ	**Oneri a carico del richiedente l'autorizzazione (per ciascuna richiesta):** • spese inerenti i sopralluoghi, gli accertamenti riguardanti l'agibilità del percorso, le eventuali opere di rafforzamento necessarie e l'eventuale polizza fidejussoria, assicurativa o bancaria, a garanzia di eventuali danni che possono essere arrecati alla strada e alle relative pertinenze, nonché alle persone o alle cose in dipendenza del transito del veicolo o del trasporto eccezionale autorizzato (art. 19, commi 1 e 2, DPR 495/1992): **tra lire 400.000 e 1.500.000 per ciascun cavalcavia attraversato dal percorso** *(generalmente è effettuato solo sui cavalcavia).* • spese relative all'istruzione della pratica (art. 19, comma 1, DPR 495/1992): **tra lire 80.000 - 500.000 per ciascuna pratica istruita (indipendentemente dal fatto che il viaggio sia effettuato o meno).** • indennizzo per l'usura della strada, adeguato automaticamente agli indici ISTAT (tabella contenuta nell'art. 18 DPR 495/1992): **valore medio stimato di lire 1.200.000 per un peso medio di 27,5t.** • eventuale servizio di assistenza tecnica per interventi sulle opere stradali (da svolgersi con personale e attrezzature dell'ente proprietario della strada o di terzi autorizzati), ad esclusione della regolazione della circolazione stradale e della scorta dei veicoli (art. 13, comma 8, DPR 495/1992): **lire 10.000 per Km percorso.** • eventuali spese per scorta di polizia (stabiliti dal regolamento di amministrazione e di contabilità dell'amministrazione della P.S.) (art. 16, comma 7, DPR 495/1992). E' stimato in circa **900 lit per Km percorso.** • eventuale costo per la scorta tecnica: **lire 2.000 per Km percorso.** **Oneri a carico degli enti proprietari delle strade (periodici):** • aggiornamento dei catasti stradali di competenza per il tempestivo rilascio delle autorizzazioni (art. 20 DPR 495/1992) • istituzione e aggiornamento di un archivio delle autorizzazioni rilasciate (art. 20 DPR 495/1992) **Oneri a carico del Ministero dell'Interno (annuali)** • costo annuo a carico dell'Amministrazione per le pattuglie impegnate per scorte di polizia a trasporti eccezionali : **Lit. 14 Mld circa.** • istituzione e aggiornamento di un archivio delle autorizzazioni rilasciate (art. 20 DPR 495/1992)
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	–
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	–

D.3.1 ELENCAZIONE DEI COSTI E BENEFICI OPZIONE 1 (SCORTE TECNICHE) *SONO ELENCATI I SOLI DIFFERENZIALI DI COSTO RISPETTO ALL'OPZIONE ZERO*[6]	
COSTI DI CONFORMITÀ	**Oneri a carico del richiedente l'autorizzazione (per ciascun viaggio):** – insorgere del costo per scorta tecnica ***(n. viaggi anno * prezzo medio di una scorta tecnica per un viaggio).***
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	**Benefici per il richiedente l'autorizzazione (per ciascun viaggio):** – eliminazione del costo per scorta di polizia. – minori costi relativi alle interruzioni lungo il percorso e certezza sulla durata del viaggio. **Benefici per il Ministero dell'Interno (annuali):** – valore delle pattuglie resesi disponibili (valorizzato come il costo annuo delle pattuglie impegnate per scorte di polizia a trasporti eccezionali meno gli incassi totali per scorte di polizia). – valore degli uffici per il coordinamento delle pattuglie precedentemente impiegate. **Benefici per le imprese abilitate ad effettuare scorte tecniche** – maggiori ricavi annui ***(n. viaggi anno * prezzo medio di una scorta tecnica per un viaggio).***
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	–

[6] Vale a dire che rimangono immutati tutti gli altri costi di conformità connessi all'attuale procedimento di autorizzazione, elencati nell'opzione zero.

e) presupposti attinenti alle sfere organizzativa, finanziaria, economica, sociale e criticità

E.1. OPZIONE 1 (SCORTE TECNICHE)		
PRESUPPOSTI		**CRITICITÀ**
ORGANIZZATIVI E FINANZIARI	Affinché le scorte tecniche siano in grado di sostituirsi efficacemente alle scorte di polizia stradale, il Ministero degli Interni deve rilasciare alle imprese che offrono tale servizio autorizzazioni specifiche per il controllo sulla viabilità. Vi è inoltre la necessità di accrescere il numero di soggetti abilitati a effettuare scorte tecniche e contemporaneamente trasmettere loro adeguata preparazione nella regolazione del traffico. Il Ministero dell'Interno dovrà pertanto svolgere le seguenti attività: – accrescere il numero degli esami di abilitazione triennale all'effettuazione di scorte tecniche; – organizzare corsi di formazione per i formatori (privati) che prepareranno i soggetti interessati ad acquisire l'abilitazione; – implementazione dell'archivio delle imprese autorizzate alla scorta tecnica e dei soggetti abilitati.	per gli esami: criticità bassa per la formazione formatori: criticità media
ECONOMICI E SOCIALI	Disponibilità di sufficiente offerta di scorte tecniche. Atteggiamento degli autotrasportatori favorevole all'utilizzo delle scorte tecniche in luogo delle scorte di polizia.	criticità bassa: nel medio termine l'offerta si adeguerà alla domanda

F) Strumento tecnico-normativo eventualmente più appropriato

F. OPZIONE 1 (SCORTE TECNICHE)
L'opzione 1 "scorte tecniche" risulta l'unica rilevante rispetto agli obiettivi che sia anche attuabile in relazione al vincolo sullo strumento normativo da utilizzare (Art. 20 Legge 59/97): • **DPR**, *ex art. 17, comma 2, L. 400/1988.* *L'avvio contestuale dei lavori per la revisione del CdS (ai sensi della L. 85/2001) richiede che le ipotesi di semplificazione siano comunque riconsiderate entro l'ambito più generale di modifica della normazione primaria (la scadenza della delega governativa è prevista per il 15/7/2001).*

Sintesi della Scheda preliminare

1. AMBITO DELL'INTERVENTO	Autorizzazione in ambito nazionale alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità (art. 10 Codice della strada, D.lgs. 285/1992 e succ. modifiche). Le attività interessate sono principalmente due: 1. Autorizzazione al trasporto eccezionale richiesta dal soggetto interessato all'Ente proprietario della strada (Autostrade, ANAS, Regioni, Comuni) *Autorizzazioni rilasciate dalla Soc. Autostrade nell'anno 2000:* **Totale 21.140** *Autorizzazioni rilasciate dall'Anas nell'anno 2000:* **Totale 125.157** 2. Utilizzo di scorta tecnica o Assegnazione della scorta della polizia Stradale al soggetto interessato nei casi in cui il trasporto sia fuori sagoma (art. 61 CdS). *Numero scorte di polizia utilizzate per i trasporti eccezionali nell'anno 2000 :* **Totale pattuglie 27.728 (55.788 presenze giornaliere)**
2. CONFINI SOGGETTIVI	Destinatari diretti: 1. Società di trasporto merci su strada: - *Totale imprese: 137.563 (Infocamere 2000)* - *Totale addetti: 270.492 (Istat 1996)* - *Volume d'affari: 43.909.945 milioni di lire (Sogei 1996)* 2. Imprese specializzate abilitate ad effettuare scorte tecniche - *Totale imprese abilitate: 300 (addetti 4.200) (Min. Interno 2001)* Amministrazioni destinatarie: 1. Enti proprietari delle strade e delle autostrade 2. Ministero dell'Interno – Dipartimento pubblica sicurezza – DgPSFFP
3. ESIGENZE ED OBIETTIVI	– **Esigenze giuridiche:** semplificare il procedimento ai sensi della L.59/97. – **Esigenze sociali ed economiche:** ridurre i costi derivanti dall'incertezza sui tempi per l'avvio del trasporto e la sua durata. – **Obiettivi specifici:** snellire gli adempimenti burocratici connessi al procedimento in esame; incrementare l'efficacia attuativa riducendo i costi a carico dei destinatari diretti, senza mettere a rischio il patrimonio stradale e la sicurezza della circolazione. Il raggiungimento di tali obiettivi può essere misurato con i seguenti indicatori: – Riduzione della documentazione da allegare alla domanda di autorizzazione. – Riduzione dei tempi di attesa per il rilascio delle autorizzazioni. – Riduzione della durata media dei viaggi per tipologie di percorrenza.

4. OPZIONI RILEVANTI	**Opzione zero** Le autorizzazioni (di cui all'art. 10 CdS) sono rilasciate dal singolo ente proprietario o concessionario per autostrade, strade statali e militari e dalle Regioni (o enti delegati, ad es. le province) per la rimanente rete viaria. Le domande di autorizzazione, corredate della documentazione che attesta le caratteristiche ed i requisiti del trasporto, devono essere presentate almeno 15 giorni prima della data fissata per il viaggio. Le autorizzazioni sono di tre tipi: - **periodiche**, cioè valide per un numero indefinito di viaggi da effettuarsi in un determinato periodo; - **multiple**, cioè valide per un numero definito di viaggi da effettuarsi in date prestabilite o in date libere ma entro un determinato periodo; - **singole**, cioè valide per un unico viaggio da effettuarsi in una data prestabilita o in data libera ma entro un determinato periodo. Nel provvedimento di autorizzazione sono stabilite tutte le prescrizioni ritenute opportune per tutelare il patrimonio stradale e la sicurezza della circolazione. In particolare la scorta è prescritta sulla base di alcuni parametri che devono orientare l'ente concedente anche nella scelta del tipo di scorta (tecnica o di polizia) e che delineano tre fasce di "rischio" sulla base delle caratteristiche stradali e delle dimensioni dei veicoli. La scorta tecnica può essere svolta direttamente dall'impresa interessata al trasporto oppure da una ditta specializzata, ma entrambe devono avere una speciale autorizzazione/abilitazione. La scorta della Polizia Stradale deve essere richiesta alla competente Sezione almeno 8 gg. lavorativi prima dell'inizio del viaggio. Nei periodi di maggiore impegno della Polizia Stradale le scorte sono sospese. Si deve effettuare un "cambio" di scorta tutte le volte che si eccedono le 4 ore consecutive oppure si cambia comparto territoriale. **Opzione 1 "scorte tecniche"** Sostituisce in tutti i casi la scorta di polizia stradale con una scorta tecnica, facendo eccezione per alcuni trasporti particolarmente "a rischio" (circa il 10% di quelli che attualmente prevedono una scorta di polizia). **Opzione 2 "documentazione"** Riduce la documentazione che deve essere allegata alla domanda di autorizzazione. **Opzione 3 "autorizzazione"** Accorpa le tipologie autorizzatorie, con previsione del rilascio delle sole autorizzazioni periodiche o multiple. *oppure* Estende l'applicazione dell'autorizzazione periodica, con semplificazione dei requisiti per richiederla.

	Opzione 4 "comunicazione" PREVEDE, PER ALCUNI CASI, LA SOSTITUZIONE DELL'AUTORIZZAZIONE CON LA SEMPLICE COMUNICAZIONE DI INIZIO VIAGGIO DA PARTE DELL'OPERATORE.

5. VALUTAZIONE DELLE DIVERSE OPZIONI	L'esigenza normativa di procedere alla semplificazione fa si che, in questo caso, **l'opzione zero** vada utilizzata quale situazione di partenza per confrontare costi e benefici delle alternative. **L'opzione 1 "scorte tecniche"** comporta i seguenti benefici per i destinatari diretti: – per il richiedente l'autorizzazione, eliminazione del costo per scorta di polizia e diminuzione delle diseconomie legate alle interruzioni di viaggio, in particolare: 1. *la necessità di vincolare data e ora di inizio viaggio alla disponibilità di personale di scorta;* 2. *le ore di sosta forzata nel corso del trasporto per attendere il cambio di pattuglia ai confini tra i compartimenti;* – per il Ministero dell'Interno, beneficio pari al valore delle pattuglie rese disponibili per altri servizi di pubblica sicurezza. L'onere a carico del richiedente l'autorizzazione dato dall'insorgere del costo per scorta tecnica è controbilanciato dal beneficio per le imprese abilitate ad effettuare scorte tecniche dato dai maggiori ricavi annui. **L'opzione 2 "documentazione"** non viene valutata in considerazione del limitato impatto dell'onere burocratico attuale. **Le opzioni 3 e 4 ("autorizzazione" e "comunicazione")** non sono praticabili senza prevedere una modifica dell'art. 10 del CdS. Non vengono pertanto valutate in questa sede.
6. INDICAZIONE OPZIONE PRESCELTA CON MOTIVAZIONE	**Opzione 1. "scorte tecniche"** Risulta l'unica rilevante rispetto agli obiettivi che sia anche attuabile in relazione al vincolo sullo strumento normativo da utilizzare (Art. 20 Legge 59/97).
7. INDICAZIONE DELLO STRUMENTO NORMATIVO PRESCELTO	**DPR**, *ex art. 17, comma 2, L. 400/1988.* Una piena attuazione dell'opzione richiederebbe tuttavia una modifica del CdS, al fine di consentire alle scorte tecniche di svolgere anche funzioni di regolazione del traffico. In via più generale, l'avvio contestuale dei lavori per la revisione del CdS (ai sensi della L. 85/2001) richiederebbe che le ipotesi di semplificazione siano tutte riconsiderate entro l'ambito di modifica della normazione primaria (la scadenza della delega governativa è prevista per il 15/7/2001).

ALLEGATO 1: NORMATIVA VIGENTE

Box 1
DPR 495/92 (Regolamento di attuazione)

Artt. 9-12: ***contengono le specifiche tecniche dei veicoli e dei trasporti di cui all'art. 10 del D.Lgs.285/92.***

Art. 13: ***definisce i tipi di autorizzazione.***

L'autorizzazione singola è rilasciata di volta in volta per specifiche esigenze del richiedente e vale un solo viaggio da effettuarsi in data prefissata ovvero nella data successivamente stabilita dal titolare e comunicata a mezzo fax o telegramma all'ente concedente. Prima dell'inizio del viaggio dovrà essere annotata sul titolo autorizzativo la data e l'ora di partenza.
L'autorizzazione multipla è rilasciata per un numero definito di viaggi, indicato nel titolo autorizzativo, da compiere in un determinato periodo di tempo. Prima dell'inizio di ciascun viaggio devono essere effettuate le annotazioni sopra indicate.
L'autorizzazione periodica vale, invece, per un numero indefinito di viaggi da compiere nel periodo indicato sul titolo. Non c'è obbligo di annotazione della data e dell'ora di inizio di ciascun viaggio.

E' altresì definito che, qualora il transito di un veicolo o di un trasporto rendano necessari particolari accorgimenti o interventi tecnici sulle opere stradali, l'ente proprietario della strada può prescrivere un servizio di assistenza tecnica svolto con proprio personale ma a carico dell'utente (comma 8).

Art. 17: ***disciplina la durata delle autorizzazioni.***

Art. 14: ***Le domande di autorizzazione devono essere presentate all'ente proprietario o concessionario oppure alle regioni almeno 15 giorni prima della data fissata per il viaggio. Il divieto di autorizzazione o la necessità di procrastinare il rilascio deve essere espressamente motivato. Le regioni possono delegare alle province le competenze relative all'autorizzazione.***

Sono altresì definite le caratteristiche della domanda, le dichiarazioni necessarie e gli allegati. E' disciplinata la possibilità di utilizzare veicoli di riserva in sostituzione del veicolo principale autorizzato, secondo modalità peculiari a ciascuna tipologia di autorizzazione.

Art. 15: ***domande di rinnovo e di proroga.***

Art. 16: ***nel provvedimento di autorizzazione sono stabilite le prescrizioni ritenute opportune per la tutela del patrimonio stradale e la sicurezza della circolazione:***

- **i percorsi da seguire o evitare**
- **i limiti di velocità**
- **la necessità della scorta tecnica o della scorta di polizia stradale**
- **i periodi temporali (ore – giorni) di validità dell'autorizzazione**
- **le modalità inerenti la marcia o la sosta**

La scorta tecnica è prescritta quando si verificano determinate condizioni.
La scorta della polizia della strada è prescritta quando le dimensioni del veicolo o del trasporto eccedono i valori indicati.
La scorta tecnica può essere svolta direttamente dall'impresa interessata al trasporto oppure da una ditta specializzata ma entrambe devono avere una speciale autorizzazione/abilitazione.
(Si veda il Disciplinare per le scorte tecniche **emanato dai LLPP con DM 18 luglio 1997, n. 3806 - L'autorizzazione all'impresa e l'abilitazione per il personale incaricato è rilasciata dal Ministero dell'Interno).**

Per le scorte assicurate dalla Polizia stradale sono a carico del richiedente gli oneri stabiliti dal regolamento di amministrazione dell'autorità di PS.
I documenti di autorizzazione, in originale, devono sempre accompagnare il veicolo.

Art. 18: ***in questo articolo è definita la misura dell'indennizzo dovuto agli enti che rilasciano l'autorizzazione per la maggiore usura della strada in relazione al transito dei veicoli.***

Art. 19: ***ulteriori oneri a carico del richiedente sono le spese inerenti i sopralluoghi e gli accertamenti per l'agibilità del percorso e le eventuali opere di rafforzamento necessarie.***

L'ente può richiedere la costituzione di una polizza fidejussoria a garanzia di eventuali danni.

Box 2

Circolare Min. LL.PP. del 23/5/1997, n. 2811
(Indirizzata a tutti gli enti proprietari o concessionari di strade ed autostrade, nonché alle regioni tenuti al rilascio delle autorizzazioni).

In relazione all'art. 14 del DPR 495/92 si specifica che:

- le domande relative ad autorizzazioni che interessano le strade e le autostrade statali devono essere indirizzate al compartimento ANAS interessato dal viaggio.

- nel caso in cui il percorso interessi più compartimenti, agli stessi dovrà essere richiesto il nulla-osta da parte del compartimento che ha ricevuto la domanda. E' anche consentito richiedere autorizzazioni ai singoli compartimenti e, nel caso di pagamento d'usura con indennizzo convenzionale, allegare la ricevuta di pagamento ad uno dei compartimenti (agli altri compartimenti è sufficiente allegare fotocopia fronte-retro del c/c cui è stato versato il pagamento con l'indicazione della targa e periodo temporale previa indicazione del compartimento cui è stata consegnata la ricevuta di c/c in originale).

- analoga procedura può essere seguita dalle province che rilasciano autorizzazioni che interessano le strade delle province limitrofe e dei comuni nell'ambito dello stesso territorio regionale.

In relazione all'art. 16 del DPR 495/92 specifica che:

- gli enti, di norma, non devono prescrivere la scorta per carichi e/o trasporti che eccedono solo in altezza le misure fissate dall'art. 61, qualora i richiedenti dichiarino di aver verificato che sull'intero percorso non esistano linee elettriche od opere che possano essere danneggiate da passaggio.

Box 3

Circolare Min. Interno del 19/6/1997
(Descrive le modifiche apportate al Codice della Strada e la fase transitoria di applicazione).

Prescrizione della scorta **(ex art. 10 C.d.S., comma 9)**
La nuova disciplina indica i parametri che devono orientare l'ente concedente nella scelta del tipo di scorta, delineando di fatto tre fasce:

a) la prima fascia riguarda le caratteristiche stradali e le dimensioni dei veicoli, comprese entro i valori indicati dal comma 3 dell'articolo 16 Reg. Esec. (4) in presenza delle quali i veicoli e trasporti in condizioni di eccezionalità sono autorizzati a circolare **senza scorta**;

b) la seconda fascia riguarda le caratteristiche stradali e le dimensioni dei veicoli, comprese tra i valori minimi di cui al citato comma 3 e i valori massimi indicati dal comma 4 dello stesso articolo 16 (4), in presenza delle quali i veicoli e i trasporti in condizioni di eccezionalità (di media eccedenza) vanno **scortati a cura di una scorta tecnica**;

c) la terza fascia riguarda le caratteristiche stradali e le dimensioni dei veicoli che vanno oltre i valori indicati dal citato comma 4, in presenza delle quali i veicoli e i trasporti in condizioni di eccezionalità (di elevata eccedenza)

devono essere **scortati dalla Polizia Stradale**. In quest'ultimo caso la scorta tecnica potrà essere anche concessa in delega dalla Polizia Stradale quando le condizioni di sicurezza e di traffico lo consentono.

Box 4

DM LL.PP. 18 luglio 1997, n. 3806 (modificato dal DM LL.PP. 28/5/98)

Definisce:

- **i requisiti e le modalità per il rilascio delle autorizzazioni ad effettuare scorte tecniche (art. da 1 a 4)**
- **le modalità per conseguire l'attestato di abilitazione (con esami) all'esercizio del servizio (art 5)**
- **le caratteristiche degli autoveicoli di scorta (art. da 7 a 9)**
- **le modalità di svolgimento della scorta (art. da 10 a 16)**

Con le modifiche del 1998 si sarebbe dovuto garantire alla scorta tecnica (in particolari condizioni) di adottare provvedimenti di regolazione del traffico.

ALLEGATO 2: PIANO DELLE CONSULTAZIONI

Nell'AIR preliminare la consultazione è innanzitutto finalizzata a rilevare le esigenze dei destinatari diretti dell'intervento. Prima di procedere con consultazioni dirette, tuttavia, è importante effettuare una ricognizione sistematica, "a tavolino", di eventuali esigenze già espresse pubblicamente dalle stesse categorie di soggetti.

In questa fase esplorativa dell'analisi, tale ricognizione preliminare può fornire elementi utili per la messa a punto di consultazioni più mirate, che potranno essere realizzate successivamente - anche estendendole ad "esperti" della materia oggetto di analisi - allo scopo di precisare l'ambito di intervento, definire gli obiettivi e i risultati attesi, elaborare le opzioni (a partire dall'opzione "zero"), qualificare (e poi quantificare) le categorie di costi e benefici associate a ciascuna opzione ipotizzata.

Per precisare il *target* di riferimento, il primo passo consiste nella ricostruzione della **"mappa" dettagliata dei destinatari diretti**.

Attraverso una ricerca su internet, sono stati individuati i siti delle principali organizzazioni di settore, che in alcuni casi documentano il dibattito politico-istituzionale o le posizioni ufficiali assunte sulle principali questioni sul tappeto, riportano statistiche di mercato, dati relativi a sondaggi di opinione o studi realizzati nel settore di attività, eventi pubblici rilevanti, ecc.

In particolare, le associazioni di categoria più rappresentative che organizzano in Italia l'autotrasporto sono organizzate in due grandi gruppi:

- da una parte l'UNATRAS, di cui fanno parte Confartigianato Trasporti, FAI, FITA, FIAP e SNA;
- dall'altra ANITA e CONFETRA.

Inoltre, l'ASSOSCORTE associa le principali imprese che realizzano scorte tecniche per i trasporti eccezionali.

Box 1. Le principali associazioni di categoria

- Confartigianato trasporti (www.confartigianatotrasp.com): costituita nell'ambito della Confartigianato nel 1986. Fino al 1990 era inglobata nell'ANITA. E' organizzata su 18 Federazioni regionali, 115 Associazioni Territoriali, 800 sedi periferiche e 12.000 dipendenti. Dichiara di rappresentare 30mila imprese sul territorio nazionale. Insieme a FAI, FIAP, SNA ha costituito nel 1992 l'UNATRAS (Unione Nazionale delle Associazioni dell'Autotrasporto Merci).

- FAI (Federazione Autotrasportatori Italiani – www.fai.it): costituita nel 1963, associa imprese del settore "trasporto merci per conto di terzi su strada in Italia". Dichiara di rappresentare circa 20mila imprese e più di 50 associazioni territoriali. E' presente all'interno organizzazioni ed enti nazionali ed internazionali (IRU – International Road Transport Union; C.UN.A. – Coordinamento unitario delle Associazioni dell'autotrasporto; Conftrasporto; C.C.I.A.A. – Camere di Commercio in rappresentanza del settore), nonché Comitati e Commissioni permanenti (Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi; Commissione consultiva per l'autotrasporto internazionale delle merci; Commissione interministeriale contenimento costi di esercizio; Comitato art. 8 L. 454/97 per la ristrutturazione del settore).

- FITA (Federazione Italiana Trasportatori Artigiani) è l'associazione delle imprese di trasporto merci aderente alla CNA (Confederazione Nazionale Artigianato) (www.cna-to.it/ass_mest/fita/fita_hpg.htm) e socio fondatore dell'UNATRAS.

- FIAP (Federazione italiana trasportatori professionali)

- ANITA (Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici) (www.anita.it): costituita nel 1944, è di sicuro la più anziana associazione di categoria del settore. Nasce nell'ambito di Confindustria, ma ha anche aderito alla Confartigianato, da cui si è separata nel 1990. Rappresenta soprattutto le imprese medio-grandi. Dichiara di rappresentarne globalmente circa 6mila, con 11 veicoli in media per impresa e con una capacità di trasporto valutata in un milione 200mila tonnellate.

- CONFETRA (Confederazione Generale Italiana del Traffico e dei Trasporti) (www.confetra.com): costituita nel 1946, è la seconda organizzazione di categoria, dopo ANITA, per anzianità. Nel 1991 ha costituito con Cgil, Cisl e Uil l'Ente bilaterale per la formazione professionale nei trasporti (FORTRAS). Annovera 20mila imprese, con 50mila veicoli e 70mila addetti. Nel suo ambito operano diverse altre organizzazioni, fra cui l'UNITAI che rappresenta le imprese di autotrasporto merci in conto terzi, con un parco veicolare di 258mila tonnellate, corrispondente sul piano della rappresentatività a circa 13mila soci e che si articola in sezioni specialistiche e in 56 sezioni provinciali.

Dall'analisi delle fonti informative disponibili, le esigenze sinora espresse dalle associazioni di categoria – in particolare da Confartigianato Trasporti, Anita ed Assoscorte – riguardano la ***necessità di adeguare l'attuale disciplina delle scorte ai veicoli ed ai trasporti eccezionali, procedendo ad un uso più esteso delle scorte tecniche in sostituzione di quelle della polizia stradale.*** Il tema è stato sollevato mediante lettere indirizzate agli uffici competenti del Ministero dell'Interno e dei LL.PP., audizioni pubbliche (l'ultima si è tenuta presso il Ministero dei Trasporti il 27 marzo 2001) e convegni (il più recente è stato organizzato dalla FITA il 26 maggio 2001 a Massa Carrara sul tema: *"Trasporti eccezionali, stop alle interpretazioni"*).

Inoltre, le conclusioni del tavolo tecnico del 5 luglio 2001 fra Capo dell'Ispettorato e la sicurezza stradale Ing. Cialdini e le associazioni di categoria, per definire l'applicazione dell'art. 10 del CdS, contemplano che *"le autorizzazioni alla circolazione dei veicoli e dei trasporti eccezionali continueranno, in ogni singola regione, ad essere rilasciate dal competente compartimento ANAS, fino a quando nell'ambito di ciascuna regione non sarà completata la procedura di trasferimento delle strade"* (nota del neo-Ministro alle infrastrutture e ai trasporti, Pietro Lunardi - 5 luglio 2001, Prot. n. 4507).

Allo stato attuale non si rilevano segnalazioni specifiche in merito al funzionamento della procedura di autorizzazione attualmente in vigore. Di conseguenza, lo svolgimento dell'AIR esige un approfondimento delle informazioni in materia. Ciò richiede di estendere l'ambito di rilevazione, ricomprendendo non solo le associazioni di rappresentanza, ma anche campioni rappresentativi dei soggetti a vario titolo interessati dall'intervento: imprese di autotrasporto, imprese abilitate nella effettuazione di scorte tecniche, enti proprietari delle strade – che sono i responsabili del rilascio delle autorizzazioni.

Trattandosi di un intervento di semplificazione, la prassi innanzitutto ha prescritto l'attivazione – da parte del Nucleo per le semplificazioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri – delle procedure di consultazione previste nell'ambito dell'Osservatorio sulle semplificazioni (d.P.C.M. 6/4/1999). Soltanto due associazioni di categoria hanno risposto alle sollecitazioni dell'Osservatorio (CONFETRA e ANCE[7]), inviando per iscritto commenti sulla situazione attuale e proposte. Le principali questioni affrontate vengono sintetizzate nella Tab. 1 alla pagine seguente.

[7] Associazione Nazionale Imprese Edili (ANCE): rappresenta imprese industriali che effettuano in proprio trasporti eccezionali.

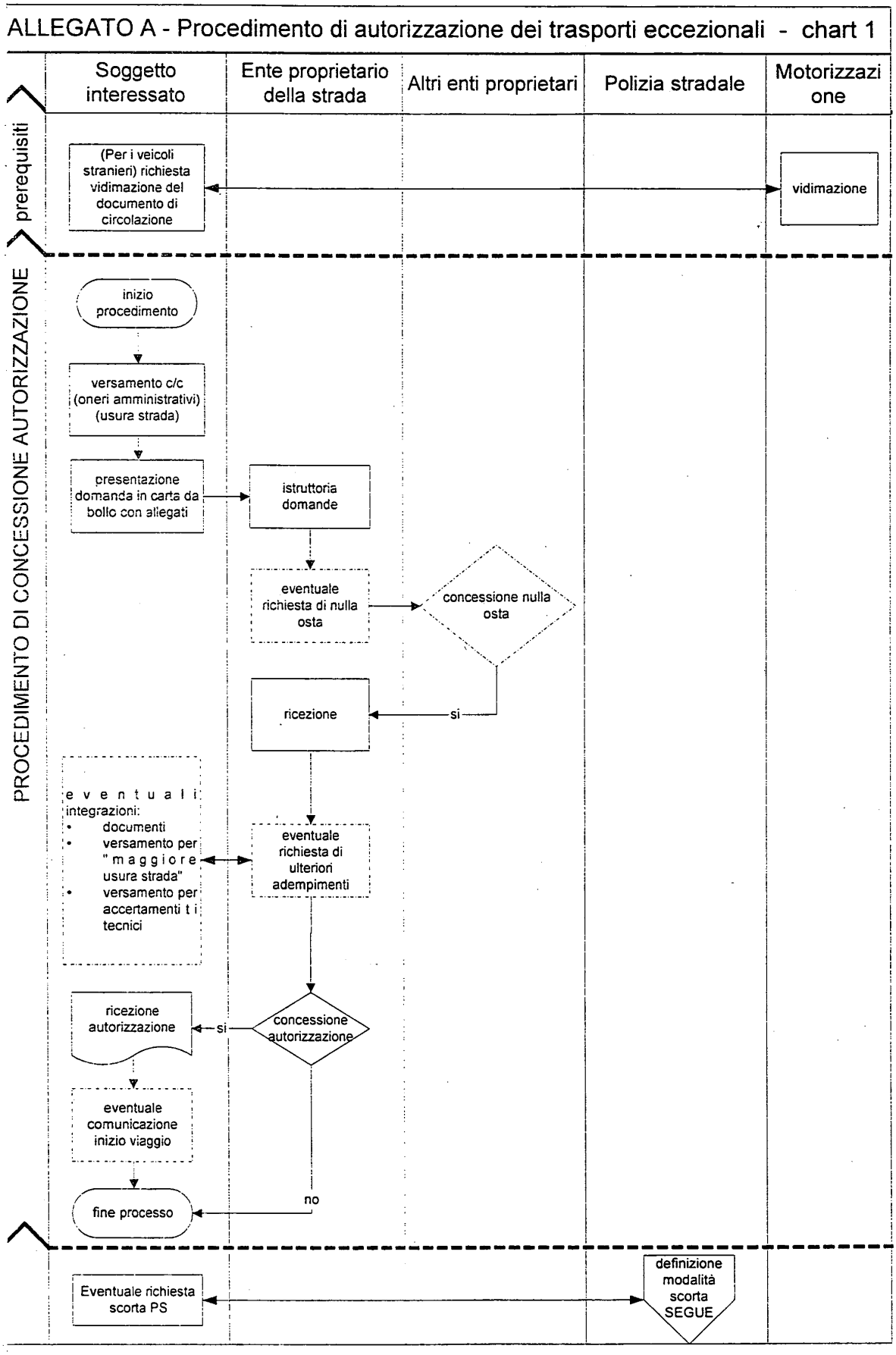
Tab 1. I risultati delle consultazione dell'Osservatorio sulle semplificazioni
(dal 15 maggio al 15 giugno 2001)

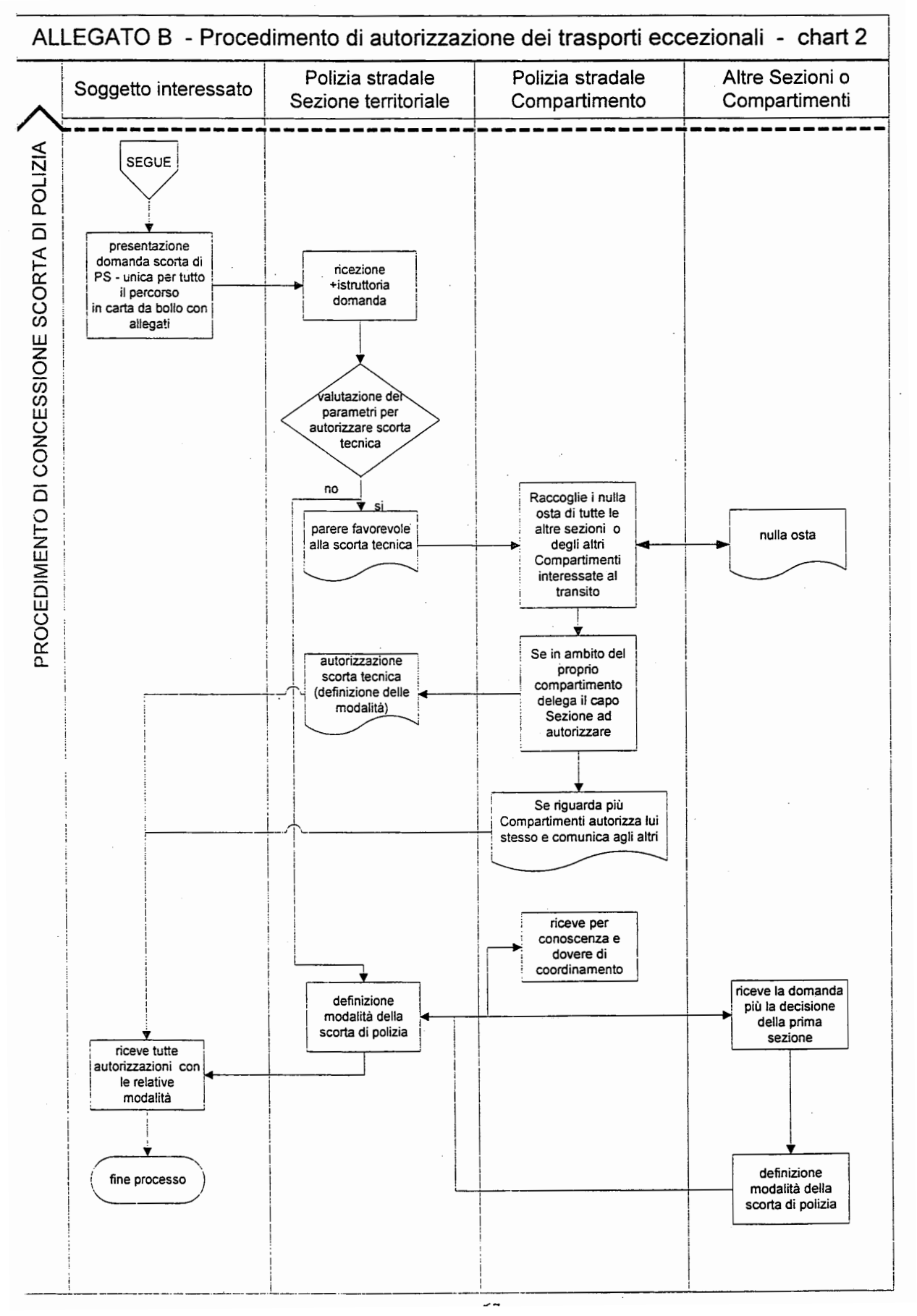
	Soggetti consultati	
ESIGENZE ESPRESSE	**CONFETRA**	**ANCE**
Sportello unico **Creare uno Sportello regionale competente a ricevere una domanda riferita all'intero trasporto eccezionali. Compito dello sportello dovrebbe essere quello di creare un coordinamento tra i vari enti interessati, evitando duplicazioni e lungaggini.**	X	X
Rinnovo con procedura semplificata (Il rinnovo dell'autorizzazione con procedura semplificata è attualmente consentito solo per tre volte) Eliminare il limite al numero dei rinnovi, attesa l'invarianza di tutti i dati riferiti al veicolo, al carico e al percorso. Procedere in forma automatica senza dover ripresentare la documentazione.	X	X
Autorizzazioni periodiche E' auspicabile il rilascio di autorizzazioni con durata superiore ad un anno.		X
Documentazione amministrativa Migliorare l'applicazione delle nuove norme sulla documentazione amministrativa (DPR 445/2000)	X	X
Il catasto delle strade (Attuazione dell'art. 20 dell'attuale Regolamento al CdS). Il catasto (possibilmente in forma telematica) potrebbe essere realizzato con il supporto delle autorità militari che dovrebbero possedere materiale aggiornato.	X	X
Ampliamento dei metodi di pagamento Se possibile prevedere anche la contestualità del pagamento rispetto alla presentazione della domanda.	X	X
Bollo Prevedere l'esenzione		X

Contestualmente, per le evidenti necessità di estendere il campo dell'analisi, sarebbe opportuno ampliare le consultazioni con rilevazioni *ad hoc*, indirizzate ad una porzione significativa di destinatari.

Si è pertanto valutata l'ipotesi di organizzare alcuni fo*cus groups* da rivolgersi alle diverse categorie di soggetti coinvolti (non più di 8-10 partecipanti per ogni incontro):

- un primo *focus* - a titolo di *test* - potrebbe essere realizzato con le imprese di autotrasporto operanti nella provincia di Roma e con alcuni soggetti abilitati al servizio di scorta tecnica (selezionati dagli associati ad ASSOSCORTE);
- un secondo *focus group* potrebbe essere organizzato con i soggetti responsabili delle autorizzazioni presso gli enti proprietari delle strade (ANAS, AISCAT, alcune province e regioni)


ALLEGATO A - Procedimento di autorizzazione dei trasporti eccezionali - chart 1
Soggetto interessato
Ente proprietario della strada
Altri enti proprietari
Polizia stradale
Motorizzazione
prerequisiti
PROCEDIMENTO DI CONCESSIONE AUTORIZZAZIONE
(Per i veicoli stranieri) richiesta vidimazione del documento di circolazione
vidimazione
inizio procedimento
versamento c/c (oneri amministrativi) (usura strada)
presentazione domanda in carta da bollo con allegati
istruttoria domande
eventuale richiesta di nulla osta
concessione nulla osta
si
ricezione
eventuali integrazioni:
• documenti
• versamento per "maggiore usura strada"
• versamento per accertamenti tecnici
eventuale richiesta di ulteriori adempimenti
ricezione autorizzazione
si
concessione autorizzazione
eventuale comunicazione inizio viaggio
no
fine processo
Eventuale richiesta scorta PS
definizione modalità scorta SEGUE


ALLEGATO B - Procedimento di autorizzazione dei trasporti eccezionali - chart 2
PROCEDIMENTO DI CONCESSIONE SCORTA DI POLIZIA
Soggetto interessato
Polizia stradale Sezione territoriale
Polizia stradale Compartimento
Altre Sezioni o Compartimenti
SEGUE
presentazione domanda scorta di PS - unica per tutto il percorso in carta da bollo con allegati
ricezione +istruttoria domanda
valutazione dei parametri per autorizzare scorta tecnica
no
si
parere favorevole alla scorta tecnica
Raccoglie i nulla osta di tutte le altre sezioni o degli altri Compartimenti interessate al transito
nulla osta
autorizzazione scorta tecnica (definizione delle modalità)
Se in ambito del proprio compartimento delega il capo Sezione ad autorizzare
Se riguarda più Compartimenti autorizza lui stesso e comunica agli altri
riceve per conoscenza e dovere di coordinamento
definizione modalità della scorta di polizia
riceve la domanda più la decisione della prima sezione
riceve tutte autorizzazioni con le relative modalità
fine processo
definizione modalità della scorta di polizia