



Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

Illustrissimo

Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Prof. Enrico Giovannini

Piazzale di Porta Pia, 1

00198 Roma

segreteria.ministro@mit.gov.it

Illustrissima

Vice Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

On. Teresa Bellanova

Piazzale di Porta Pia, 1

00198 Roma

segreteria.bellanova@mit.gov.it

Illustrissimo

Vice Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

On. Alessandro Morelli

Piazzale di Porta Pia, 1

00198 Roma

segreteria.morelli@mit.gov.it

Illustrissimo

Sottosegretario Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Giovanni Carlo Cancelleri

Piazzale di Porta Pia, 1

00198 Roma

segr.cancelleri@mit.gov.it

e p.c.

Illustrissimo

Presidente Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato - AGCM

Dr. M. Roberto Rustichelli

Piazza Giuseppe Verdi, 6a

00198 Roma

segreteria.presidenza@agcm.it



Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

Illustrissimo
Presidente del Consiglio di Stato
Dr. Franco Frattini
Piazza Capo di Ferro 13
presidenza.cds@giustizia-amministrativa.it

Roma, 15 maggio 2022

OGGETTO: “VEICOLI ECCEZIONALI” e “TRASPORTI ECCEZIONALI”

Illustrissimo Ministro,

Illustrissimi Vice Ministri,

Illustrissimo Sottosegretario,

abbiamo avuto modo di incontrarci durante alcune riunioni ma non abbiamo mai avuto modo di poterci confrontare direttamente con Voi per affrontare in modo puntuale i problemi che stanno attanagliando il nostro settore. Vi chiediamo quindi un incontro con la massima urgenza.

La nostra Associazione rappresenta le maggiori aziende nel campo dei sollevamenti e dei trasporti eccezionali in Italia e vuole proporre in modo significativo alcune modifiche normative che possono senza dubbio risolvere gran parte dei problemi che riscontriamo quotidianamente non solo nel rilascio dei titoli autorizzativi in Italia. Sicuramente il problema più grande, che sappiamo non essere elemento di poca importanza, è il federalismo delle competenze stradali/territoriali che vige nel nostro Paese e l'ancora mancante Catasto Strade da realizzarsi a cura di diversi Enti. Realtà che non aiutano a omogenizzare ma soprattutto a snellire i procedimenti per l'ottenimento dei titoli autorizzativi anzi li aggrava e rende l'intero settore vulnerabile non trovando alcuna certezza nel domani.

Al fine di meglio chiarire le difficoltà che il Settore incontra, e proporre soluzioni, sottoponiamo alla Vostra attenzione i seguenti punti:



Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

PUNTO 1. Decreto Legge 121/2021 - Modifica del Codice della Strada - CLASSIFICAZIONE delle GRU MOBILI (AUTOGRU) ai fini del C.d.S.	Pag.	3
PUNTO 2. PROGRAMMA DIGITALIZZAZIONE	Pag.	10
PUNTO 3. SEGNALAZIONI SU ENTI	Pag.	10
PUNTO 4. PROBLEMATICHE T.E. (Trasporti Eccezionali) autorizzati ONLINE	Pag.	12
PUNTO 5. LOCAZIONE SENZA CONDUCENTE DI VEICOLI AD USO SPECIALE	Pag.	12
PUNTO 6. CONTRAZIONE del mercato delle VENDITE delle Gru Mobili	Pag.	12

*** **

PUNTO 1. Decreto Legge 121/2021 - Modifica del Codice della Strada - CLASSIFICAZIONE delle GRU MOBILI (AUTOGRU) ai fini del C.d.S.

Con l'entrata in vigore del D.L. 121/2021 che è avvenuto a partire dal 09/11/2021, come a Voi ben noto, il Legislatore poneva modifiche radicali al D.L. 30/04/1992 nr 285 (Codice della Strada), ovvero: lo modificava, con la motivazione che *"si tratta di disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti"*.

Pur d'accordo sul provvedimento varato e soprattutto volendo anteporre agli interessi economici la sicurezza degli utenti, delle infrastrutture e dei nostri mezzi, abbiamo necessità di spiegare che difficilmente può essere applicato il limite dei 108 Ton ai trasporti degli elementi delle nostre autogru (gru mobili) ed è per questo motivo che **necessita con urgenza CLASSIFICARE le GRU MOBILI (AUTOGRU) ai fini del C.d.S.** anche in funzione di quelle che saranno le *"Linee Guida per i Trasporti Eccezionali"* finalizzate ad assicurare l'omogeneità della classificazione e gestione del rischio, nonché della valutazione della compatibilità dei trasporti in condizioni di eccezionalità con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione.

Le gru sono il simbolo delle costruzioni e della crescita industriale (1); dove si vedono gru installate che operano, si percepisce uno sviluppo economico e strutturale di una comunità.

Le gru mobili sono indispensabili oltre che negli svariati cantieri, anche nei centri cittadini in quanto sono macchine versatili e compatte, rapidamente operative e possono raggiungere ogni luogo. Esse sono importantissime per le manutenzioni di strutture ed edifici urbani, montaggi di impianti industriali, strade ed infrastrutture. Non c'è dubbio che tali attrezzature siano cruciali per la crescita economica del Paese e per raggiungere gli obiettivi prefissati anche nel PNRR.

L'evoluzione tecnologica delle gru ha sempre seguito lo sviluppo ingegneristico delle costruzioni, degli impianti, delle fabbriche e delle infrastrutture. La storia delle costruzioni ci mostra che le esigenze di realizzazione delle opere hanno stimolato i metodi ovvero i sistemi di sollevamento.

Eppure, le difficoltà che le Gru Mobili (Autogru) incontrano per operare sono enormi ed enormemente aggravate a seguito di disastrosi di crolli di viadotti che si sono verificati negli ultimi anni.

¹ Cranes for Building Construction Projects - Aviad Shapira, M.ASCE1; Gunnar Lucko, A.M.ASCE2; and Clifford J. Schexnayder, F.ASCE3.



Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

In allegato riportiamo uno specifico approfondimento sulle criticità connesse alle Gru Mobili che rappresentano circa l'1% dei veicoli industriali (2.500/3.000 macchine in tutto), che andrebbero affrontate da un punto di vista tecnico funzionale, autorizzativo, amministrativo e fiscale in un apposito Tavolo di confronto che il MIMS dovrebbe avviare con la massima urgenza.

Si allega al presente documento **“GRU MOBILI – CLASSIFICAZIONE AI FINI DEL CODICE DELLA STRADA”**

*** **

PUNTO 2. PROGRAMMA DIGITALIZZAZIONE

Sarebbe interessante collegare sensori di lettura ad un sistema di controllo di tutti i veicoli e/o trasporti eccezionali per la verifica dei reali pesi di transito sulle infrastrutture. In questo modo avremmo un controllo capillare e finalmente tutti i veicoli e/o trasporti eccezionali (*parliamo dei trasporti c.d. “divisibili”, non delle autogru che non lo sono*) sarebbero “*obbligati*” a viaggiare in regola e non fuori peso, come invece è usuale fare, ma soprattutto potremmo garantire la sicurezza per le infrastrutture stesse avendo anche cortezza del numero di transiti effettuati sui singoli manufatti.

*** **

PUNTO 3. SEGNALAZIONI SU ENTI

a. Problematiche legate alla nuova disciplina sulle autorizzazioni periodiche ai trasporti eccezionali, decisa dalla Regione Campania

La **Campania** dopo l'entrata in vigore delle “*Linee guida recanti indirizzi e criteri direttivi per l'esercizio delle funzioni in materia di rete viaria regionale, di cui al Decreto Legislativo n.285\1992, conferite alle Province ed alla Città Metropolitana di Napoli ai sensi dell'articolo 12 della Legge Regionale 7 agosto 2019, n. 16*” ha completamente bloccato il sistema di rilascio dei titoli autorizzativi.

Abbiamo fondati motivi di ritenere che la situazione deficitaria in cui versano le Province, sia sotto il profilo delle risorse economiche che del personale a disposizione, finisca con l'essere di ulteriore ostacolo nel rispetto delle tempistiche stabilite nelle medesime linee guida, per il rilascio delle autorizzazioni ai T.E.

Ad avviso della scrivente, ad oggi il rispetto di dette tempistiche appare pura utopia ed è per questa ragione che, nelle more di un potenziamento degli Uffici Provinciali tale da consentirne l'osservanza, si chiede un periodo transitorio congruo in cui le competenze per il rilascio delle autorizzazioni ai T.E. vengano esercitate nuovamente dalla Regione.

Altri aspetti che ci lasciano perplessi sono collegati alle formalità richieste alle imprese di autotrasporto per ottenere un'autorizzazione periodica per sagoma, in attesa che venga predisposto il catasto delle strade. Infatti, la Regione pretende sia l'utilizzo della scorta tecnica anche all'infuori dei casi stabiliti nel codice della strada, sia che l'impresa si munisca di una dichiarazione asseverata da un tecnico abilitato con la quale, nel comunicare il percorso previsto, se ne attesti l'agibilità fornendo, inoltre, una serie di informazioni (descrizione del carico, percorribilità di tutto l'itinerario previsto e inesistenza sul percorso di linee aeree con franco inferiore a 0.40 m ed opere con franco inferiore a 0.20 m rispetto all'intradosso). Si tratta di richieste francamente incomprensibili, che addossano sull'autotrasporto anni di ritardi accumulati nell'elaborazione di un catasto stradale e che hanno un impatto economico devastante – soprattutto nell'attuale contesto economico – non solo per l'autotrasporto, ma anche per l'intero sistema produttivo, già in grandissimo affanno.



Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

Con l'occasione, chiediamo altresì un intervento per sbloccare la grave "impasse" in cui versa il rilascio delle autorizzazioni periodiche di massa superiore alle 44 ton per le autogru, visto che la Regione ne esclude il rilascio per quelle a 6 assi, limitandole a quelle fino a 4 assi. Riteniamo che questa esclusione sia del tutto immotivata, soprattutto per gli autoveicoli uso speciale o macchine operatrici omologate e/o approvate dalla motorizzazione in rispondenza alle direttive europee oltre che ai decreti ministeriali specifici.

- b. La **Basilicata**, si divide in 2 tronchi, la Provincia di Matera che autorizza fino a 72ton, e quella di Potenza fino a 48 ton.
- c. **Anas Sardegna** ha diminuito i tratti stradali percorribili a **due** uniche strade (ss131 e ss125).
- d. **Anas Basilicata** autorizza solo fino a 72 ton, dando diniego assoluto, senza alcuna motivazione plausibile, a pesi maggiori, e autorizzando il transito solo nella fascia oraria 08:00>13:00.
- e. **Anas Catania** continua a chiedere a noi trasportatori le verifiche strutturali ed ha iniziato ad autorizzare i transiti, ma solamente per sole nr 3 strade (!!!)
- f. **Le province di Catania e Palermo** danno diniego per i transiti con massa oltre 44 ton.
- g. **Anas Molise** ha tolto, senza giustificazione alcuna, la percorrenza della ss 16 (**fondamentale per le aziende del sud**)
- h. **Aspi Strada dei Parchi** autorizza solo fino a 44 ton, impedendo di fatto di raggiungere Abruzzo e Marche.
- i. **Aspi Salt Autocisa** dal 2021 non autorizza oltre le 56 ton.
- j. **Citta Metropolitana Cagliari** ha-tempistiche di presa in consegna richiesta di 3/4 settimane con eventuale rilascio non prima di ulteriori 1/2 mesi.
- k. **Regione LIGURIA Anas:**
 - k1. SS45 (Alternativa Autostrada) da Genova direzione Val Fontanabuona Chiavari - **DIVIETO di trasporti superiori a 20 TON**
 - k2. SS1 (Alternativa Autostrada da Savona OBBLIGO uscita Arenzano) - **DIVIETO di trasporti superiori a 20 TON**
 - k3. SS1 (Alternativa Autostrada da Genova a Sestri Levante) - **DIVIETO di trasporti superiori a 44 TON**
 - k4. SP 29/30 Cadibona zona Acqui (Unica alternativa per uscire/entrare dalla Liguria) - **DIVIETO di trasporti superiori a 40 TON**
- l. **Autostrade Liguri**
 - l1. A12 direzione Est/Ovest, transito consentito solo sabato e domenica notte
 - l2. A26 Direzione Nord, Transito consentito solo Lunedì e Mercoledì notte
 - l3. A26 Direzione Sud, Transito consentito solo Martedì e Giovedì
 - l4. A10 Direzione Ovest, consentito solo Martedì e Giovedì sino ad Arenzano
 - l5. A10 Direzione Est, da valutare qualche week end
 - l6. A7 Nord/Sud, **DIVIETO di trasporti superiori a 44 Ton**



Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

m. **Strade dei Parchi** autorizza solo fino a 44 ton impedendo praticamente alle aziende del sud di raggiungere Abruzzo e Marche

In pratica riscontriamo sempre più spesso nuovi divieti a transiti superiori alle 44 Ton., anche in tratti stradali ove non vi sono infrastrutture o particolari problematiche di transito.

Non nascondiamo neppure il timore che, al termine delle proroghe della validità dei titoli autorizzativi previste dal Decreto Legge del 24 dicembre 2021 nr 221, che ha stabilito il termine del **31 marzo 2022** come nuova data di cessazione dello stato di emergenza da Covid-19 con la conseguente proroga al **29 giugno 2022** di tutte le autorizzazioni in scadenza tra il 31 gennaio 2020 (data di inizio dello stato di emergenza) e il 31 marzo 2022 (nuova data di cessazione dello stato di emergenza), il sistema sarà sovraccaricato e i pochi mezzi che oggi possono usufruire dei titoli in essere prorogati, saranno anche loro privi di autorizzazione e quindi avremmo il vero **BLOCCO di tutto il settore**.

*** **

PUNTO 4. PROBLEMATICHE T.E. (TRASPORTI ECCEZIONALI) autorizzati ONLINE

Vi sono casi ove il sistema informatico, senza verificare l'esatta percorrenza di un T.E., analizzando i dati inseriti in richiesta procede con l'immediato diniego.

Portiamo un caso concreto:

Un T.E., convoglio di 499 Ton su 38 assi che deve transitare per ca km 2 in A1 – ingresso Melegnano direzione sud km 8 a uscita TEEM km10 (in possesso dei titoli autorizzativi rilasciati dall'ente che precede e da quello che succede ad A1), si ritrova a non poter effettuare ingresso in A1 perché il sistema impone km/h25 (non si capisce il motivo) e pertanto non idoneo al transito in autostrada (il limite per ingresso in autostrada risulta essere 30 km/h).

Questi potrebbero essere casi specifici risolvibili col buon senso e la collaborazione tra gli enti coinvolti, cosa che purtroppo, come nel caso specifico, non avviene.

*** **

PUNTO 5. Locazione senza conducente di veicoli ad uso speciale

Locazione senza conducente di veicoli ad uso speciale avente massa complessiva a pieno carico superiore a 6 t. in riferimento all'art 84, co. 4, lett. A) del D.Lgs. 285/92

Nel marzo 2021 perveniva agli uffici della nostra Associazione lettera a firma della Divisione II del Dipartimento per i Trasporti con la quale ci comunicavano che ai fini della circolazione stradale dei nostri veicoli ad uso speciale (le gru mobili rientrano in questa categoria), per una nuova interpretazione degli articoli del C.d.S. , gli stessi non potevano più essere locati senza conducente.

Abbiamo prontamente risposto contestando l'interpretazione ma ad oggi non abbiamo riscontro in merito a quanto noi dettagliatamente scritto e soprattutto argomentato.

Tale nuova limitazione BLOCCA in modo permanente il rilascio dei titoli autorizzativi da parte degli Enti che, giustamente, si richiamano a tale comunicazione del marzo '21.



Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

*** **

PUNTO 6. CONTRAZIONE DEL MERCATO DELLE VENDITE delle Gru Mobili

Ci viene sempre più spesso segnalato dalle case madri, che fanno parte della nostra Associazione, che l'attuale situazione di incertezza ma soprattutto di dinieghi nell'ottenere i titoli autorizzativi per la circolazione delle gru mobili, hanno portato ad annullamenti di contratti di acquisto da parte delle aziende che rappresentiamo. Come riportavamo al punto 1 del presente documento, non dobbiamo dimenticare che **le gru sono il simbolo delle costruzioni e della crescita industriale e sono indispensabili oltre che negli svariati cantieri, per le manutenzioni di strutture ed edifici urbani, montaggi di impianti industriali, strade ed infrastrutture. Non c'è dubbio che tali attrezzature siano cruciali per la crescita economica del paese e che il rinnovo del parco mezzi non può che avere un positivo riflesso sia sull'ambiente che sulla sicurezza nei cantieri.**

Tutto quanto sopra argomentato, ringraziamo per l'attenzione che ci avete dedicato e vorremmo sottolineare che la nostra Associazione rimane a Vostra più completa disposizione per trovare le soluzioni migliori per uscire da questa situazione degradante e assurda che si è venuta a creare, anche al fine di garantire, sempre, la sicurezza di tutti gli operatori del settore ma soprattutto degli utenti delle strade del nostro Paese.


Teniamo inoltre ad evidenziare, ed è per questo che abbiamo indirizzato la presente lettera anche al Dr. Rustichelli, in qualità di Presidente dell'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato, che l'attuale mancanza di controlli su strada dei veicoli ad uso speciale e dei trasporti eccezionali sta "autorizzando" di fatto, ed in modo assolutamente non più tollerabile, i transiti SENZA le previste autorizzazioni di diversi mezzi di aziende che sono costrette a tali comportamenti per evitare chiusure o addirittura fallimenti creando in questo modo una concorrenza sleale nei confronti di chi lavora nella massima legalità e rinuncia agli interventi e ai trasporti perché senza i titoli autorizzativi.

Sono atteggiamenti che la nostra Associazione non giustifica e che continua a denunciare durante gli incontri istituzionali ed è per questo che ribadiamo la necessità di lavorare assieme per rivedere le norme del settore.

Richiediamo che l'incontro con i destinatari della presente avvenga con la massima urgenza.

In attesa riscontro, inviamo i migliori saluti

La Presidente


Daniela Dal Col

All.c.s.



Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

ALLEGATO:

GRU MOBILI – CLASSIFICAZIONE AI FINI DEL CODICE DELLA STRADA

Specificità delle gru mobili

Di gru mobili in Italia se ne contano circa **2.500 - 3.000** esemplari in tutto il territorio nazionale. Si stima che rispetto agli altri veicoli industriali (Carrelli industriali, Piattaforme elevabili, Camion gru etc.) **la quota delle gru mobili eccezionali si aggiri intorno all'1%.**

Le autogru, o come sono state definite dalle norme europee d'omologazione dei veicoli, "*gru mobili*", sono particolari veicoli ad uso speciale destinati al sollevamento di materiali. La particolarità di queste macchine sta nell'essere denominate a "tutto terreno" in quanto possono raggiungere svariati luoghi in cui è richiesto un sollevamento, possono percorrere strade pubbliche ed allo stesso tempo introdursi in strade sterrate per raggiungere cantieri, porti, raffinerie, stabilimenti, parchi eolici etc.



Classificazione del veicolo

L'origine dell'inquadrabilità delle gru mobili o semoventi sia come **macchina operatrice** che come **autoveicolo uso speciale** nasce dal **D.M. 11 novembre 1982**, quando il ministro Balzamo a suo tempo lo citò testualmente nella introduzione del decreto.

Lo stesso decreto determinò alcune specifiche tipologie di macchine a cui le norme tecniche allegate erano applicabili, quali: "gru di sollevamento, piattaforme aeree, pompe per il calcestruzzo ed altre attrezzature". Nell'allegato tecnico del decreto ai punti "*1 inquadramento - 1.1*" si afferma che "*i veicoli di cui all'art.1 sono inquadrabili come macchine operatrici oppure come autoveicoli ad uso speciale della categoria I o III*".

I decreti specifici

Naturalmente con il passare degli anni si adottarono le norme specifiche relative alle macchine operatrici ed agli autoveicoli uso speciale: il **D.M. del 14 giugno del 1985** dettava norme tecniche funzionali per l'immissione in circolazione delle **macchine operatrici** mentre, l'anno successivo, il **D.M. 25 novembre 1986** dettava analoghe prescrizioni per gli **autoveicoli ad uso speciale**.

Si tenga presente che nel D.M. del 14 giugno del 1985 molti sono i richiami alle norme dei veicoli a motore della categoria N3, (sterzo, freni, visibilità, etc). Ciò fa ben pensare che il quadro normativo dei veicoli della categoria N3 era, ed è ancora, considerato di maggiore rigore nelle specifiche prescrizioni (freni, visibilità, sterzo, luci etc.) rispetto a quelle dei trattori agricoli o macchine agricole a cui le prescrizioni delle macchine operatrici fanno riferimento.

Infatti la direttiva ultima conforme Cap.B – parte I della 2003/37/CE/ - 2014/44/UE detta il principio del riconoscimento di equivalenza con le prescrizioni corrispondenti dei veicoli a motore.



Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

Le classificazioni

L'art. 47 del Cds, al comma 1 lettera g) definisce la classificazione di autoveicoli.

Le gru mobili N₃G

Le gru mobili sono inquadrare nella categoria EUROPEA N₃ con il riconoscimento di veicoli fuori strada (N₃G), in Europa devono rispondere al quadro normativo delle direttive comunitarie 70/156*2001/116*2006/96/CE e 2007/46/CE.

Veicoli eccezionali

Le gru mobili "ALL TERRAIN CRANE" sono veicoli che normalmente eccedono i limiti di sagoma e peso (art. 61 e 62 del Cds) e per tale ragione sono soggette all'applicazione dell'art. 10 del C.d.S. ovvero all'obbligo di transitare su strade pubbliche con **autorizzazioni stradali rilasciate dall'ente proprietario**.

Le differenze sostanziali di classificazione.

Le norme tecnico funzionali relative alla categoria N₃, sono dunque, fin dall'origine della progettazione delle gru mobili, differenti;

Anche in fase di omologazione vi sono differenze sostanziali tra gli "autoveicoli ad uso speciale" e le "macchine operatrici" come di seguito riportate:

Argomento	Direttiva Macchina	Direttive	Altre direttive
Installazione dei comandi	*86/415*97/54	*78/316*94/53*	
Protezione elementi motore, parti sporgenti e ruote	89/173/CEE - All. 2 ÷ 2000/1/CE		89/392/CEE*98/37* CE DIRETTIVA MACCHINE
Targa posteriore	art. 259 del DPR 16/12/1992, n.495	(Direttiva n° 70/222* CE)	
Velocità massima	40 Km/h	70 Km/h	
Accertamenti nazionali	D.M. 14 giugno 1985	D.M. 25 novembre 1986	

Aspetto autorizzativo

Qui di seguito, due aspetti sull'applicazione della norma per il rilascio di autorizzazioni con particolare riferimento a quelle periodiche:

1° Aspetto - analisi dell'art. 13 comma 2 lettere A e B del DPR 16.12.1992 NR. 495 (C.d.S.)

2° Aspetto - analisi tecnica degli autoveicoli uso speciale eccezionali ai sensi del D.M. 25.11.1986.

1° ASPETTO

Le definizioni date dall'art 10, del C.d.S. dei veicoli e dei trasporti eccezionali, saranno di grande importanza per una giusta visione dell'analisi che tratteremo in seguito.

² Ora in conformità alla dir. 2007/46/CE che ha adottato l'applicazione del Regolamento (CE) n. 661/2009



Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

Le definizioni "veicolo eccezionale" e "trasporto in condizioni di eccezionalità" date dall'art. 10 del Codice sono rispettivamente esplicitate dal comma 1 e dal comma 2 a, b.

È molto importante chiarire questi concetti, perché il comma 1 dell'art. 10 parla di "**veicoli eccezionali**" che per "**specifiche esigenze funzionali**" eccedano i limiti stabiliti dagli artt. 61 e 62 del C.d.S.. Facciamo notare quanto segue:

Art. 10, comma 1, C.d.S.	Art. 13, comma 2, lettera B", C.d.S.
È eccezionale il veicolo che nella propria configurazione di marcia superi, per specifiche esigenze funzionali, i limiti di sagoma o massa stabiliti negli artt. 61 e 62	È altresì rilasciata per le seguenti categorie di veicoli e di trasporti eccezionali , in considerazione della loro specificità : a) veicoli per uso speciale individuati

È chiaro che i "**veicoli**" riportati in entrambi gli articoli siano **corrispondenti**: nel primo c'è la definizione e nel secondo c'è il richiamo. Inoltre, si può notare che esiste un'altra corrispondenza che è la "**specificità**" del veicolo.

Teniamo presente anche che l'art. 10 del C.d.S. distingue bene che il veicolo eccezionale è cosa ben diversa dal trasporto in condizioni di eccezionalità; questo è vero perché esistono veicoli eccezionali non atti al carico (per esempio proprio le autogru). Ed ecco che viene messa in risalto una distinzione tra eccezionale **ordinario** ed eccezionale **specifico**.

L'eccezionale ordinario è definito dall'art. 10 comma 2 punto a) del C.d.S.. Anche qui troviamo corrispondenze:

Art. 10, comma 2, lettera a), C.d.S.	Art. 13, comma 2, lettera A", condizione a), C.d.S.
È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità: a) il trasporto di una o più cose che, per le loro dimensioni, determinano eccedenza rispetto ai limiti di sagoma stabiliti dall'Art. 61, ma sempre nel rispetto dei limiti di massa stabiliti nell'art. 62; ...	È rilasciata quando ricorrono congiuntamente le seguenti condizioni: a) i veicoli e i trasporti siano eccezionali solamente ai sensi dell'art. 61 del codice;

Pensiamo che il codice abbia prima definito le tipologie di eccezionalità e poi abbia stabilito la corrispondenza al tipo di autorizzazione da concedere.

È importante notare come già citato, che esiste una distinzione tra condizione "ordinaria" eccezionale e condizione "specifica" eccezionale, facciamo notare ancora qualche corrispondenza:



Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

Art. 10, comma 2, lettera b), C.d.S.	Art. 13, comma 2, lettera B", punto e), C.d.S.
Il trasporto, che ecceda congiuntamente i limiti fissati dagli articoli 61 e 62, di blocchi di pietra naturale , di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi ,... e) veicoli adibiti al trasporto di blocchi di pietra naturale a f) veicoli adibiti al trasporto di coils e laminati grezzi :

Descrizione della distinzione

Condizione "ordinaria" eccezionale	Condizione "specifica" eccezionale
La condizione ordinaria riguarda il trasporto "di una o più cose" , cose naturalmente non definite " indivisibili " ma più di una, la parola " cose " ci fa pensare al generico, all'ordinario!	La condizione " specifica " è ben definita e la lettera B" dell' art. 13 se ne prende carico, richiamando specificatamente i " veicoli per uso speciale ", ma non tutti : complessi mezzi d'opera, trasporto carri ferroviari, trasporto pali, coils e laminati grezzi, pietre naturali, spettacoli viaggianti.

Concludiamo dicendo che la lettera A" normalizza il trasporto ordinario generico, mentre la lettera B" si occupa dei trasporti specifici. In particolare, i veicoli per uso speciale (non essendoci nessuna prescrizione di dimensioni) sono quei veicoli che sottoposti a **collaudo** per omologazione nazionale o nazionalizzazione debbano rispondere ad una serie di prescrizioni tecniche indicate nel D.M. 25.11.1986 e nelle norme CE elencate nella direttiva 70/156*2001/116/CE che sono molto restrittive rispetto alla lettera A" e soprattutto molto più numerose.

2° ASPETTO

Basiamo questo aspetto sulla frase "**in considerazione della loro specificità**" dell'Art. 13, comma 2, lettera B". Ebbene, questa frase ha un contenuto molto ricco e appropriato.

Noi parleremo solo dei veicoli speciali autogrù, ma sosteniamo che la modalità della trattazione si possa estendere a qualsiasi veicolo speciale o trasporto specifico.

L'enigma principale sulla corretta applicazione del art. 13 comma 2 del C.d.S. nasce soprattutto dai limiti dimensionali dei trasporti eccezionali.

La lettera A" richiama **congiuntamente** una serie di condizioni. A questo punto dovremmo già fermarci sulla parola "congiuntamente" perché, se è appropriato applicare le prescrizioni dei limiti dimensionali descritti nella condizione f", allora per la parola "congiuntamente" è appropriato applicare anche la condizione a". Tuttavia, se applichiamo la condizione a", allora quei "**veicoli eccezionali**" definiti nell'art. 10 comma 1 non



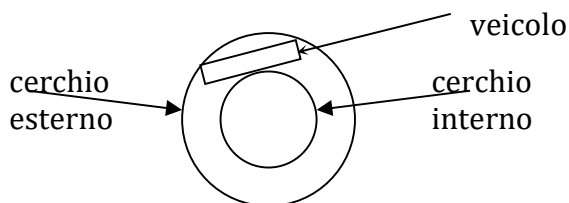
Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

potrebbero avere l'autorizzazione periodica se eccedenti in massa. Ciò non è forse in contrasto con quanto descritto nella lettera B"? Ovvero, nella lettera B" è forse specificato il tipo di eccedenza?

Al contrario, la lettera B" scrive di "**veicoli e trasporti eccezionali**" già definiti nell'art. 10 e non inventati, ovvero i veicoli eccezionali che eccedono in dimensioni e massa.

Per quanto concerne la discussione prescrittiva del D.M. 25.11.1986, il punto 3.8 del decreto prescrive i limiti dei raggi interni ed esterni delle fasce d'ingombro in funzione del numero di assi (una verifica è obbligatoria per il collaudo sopra citato). Se non vengono rispettate le prescrizioni del punto 3.8 viene dato esito negativo al collaudo. Ciò vuol dire non denominabile come "autoveicolo per uso speciale eccezionale".

Inoltre, questa prescrizione della fascia d'ingombro è una garanzia del controllo delle dimensioni dei veicoli per usi speciali; infatti, essendo la fascia racchiusa tra due cerchi (interno ed esterno), un elemento



geometrico, è noto che il rettangolo (rappresentante il veicolo) che in esso si inscrive non può superare certe dimensioni! La matematica non è un'opinione ma una certezza provata.

Ecco perché i costruttori di autogrù non possono costruire un veicolo lungo 30 metri con 15 assi.

Direttive del Ministero delle Infrastrutture prot. n. 3911/2013 e prot. n. 4214/2014.

Dal testo:

4. Autorizzazioni periodiche

Sono state ampliate le tipologie per le quali è consentito il rilascio dell'autorizzazione periodica, col risultato di ridurre il ricorso alle autorizzazioni multiple e singole ai soli casi residuali di pezzi di dimensioni e masse particolarmente impegnative, ovvero alle poche tipologie non riconducibili a quelle elencate.

Nell'ambito della medesima autorizzazione è consentita la circolazione a vuoto.

Le autorizzazioni periodiche possono essere rilasciate in due diversi casi.

4.A) Il primo caso riguarda i trasporti in *condizioni di eccezionalità*, ...

...

4.B) Il secondo caso riguarda diverse tipologie di veicoli eccezionali, approvati o omologati secondo le Appendici I e III al Titolo I del Regolamento, e di trasporti in condizioni di eccezionalità, indicati dall'art. 13, c. 2, lett. B), del Regolamento, ai quali sono stati aggiunti:

- i veicoli eccezionali al seguito delle autogru, adibiti al trasporto esclusivo di attrezzature ad esse complementari;



Associazione Nazionale
Noleggi Autogru, P.L.E. e Trasporti Eccezionali

Le direttive succitate hanno portato una importantissima innovazione nell'ambito del rilascio delle autorizzazioni dei trasporti eccezionali a seguito delle gru mobili. Gru mobili di grosse dimensioni devono essere assemblate con più parti: la parte veicolare è quella di base alla quale è aggiunta la parte sovrastrutturale che forma l'apparecchio di sollevamento.

Ad oggi questa innovazione è impraticabile da parte delle aziende Italiane che hanno nel loro parco macchine gru di queste dimensioni.

Aggiungiamo ora tutte le problematiche sorte dopo il crollo del ponte di Annone, verificatosi a ottobre del 2016 in provincia di Lecco, del cavalcavia sulla A14 nei pressi di Ancona a marzo del 2017, ma soprattutto dopo il crollo del ponte di Genova.

La complessità dei permessi, il rimpallo delle responsabilità, il passaggio delle competenze tra le strade delle Province/Regioni all'Anas e l'immobilismo dei funzionari e dirigenti pubblici che non si vogliono assumere la responsabilità di concedere le autorizzazioni hanno provocato pesanti ripercussioni sull'intero sistema economico del Paese modificando anche la mappa dei trasporti in Italia.

La situazione è aggravata dal lungo iter burocratico cui sono sottoposte le imprese e dall'onere economico per ottenere le autorizzazioni al trasporto pesante. Vi sono enti che tutt'oggi chiedono alle aziende di effettuare verifiche sulla stabilità e sulle condizioni dei ponti a proprie spese.

Conclusioni

Ormai dal 1982, anno in cui si è iniziato a normare tali tipi di veicoli, è passato molto tempo ed è il momento di prendere in mano la questione e di avviare una riforma che raccoglie tutte le questioni che riguardano le gru mobili.

L'aspetto tecnico funzionale, l'aspetto autorizzativo e l'inquadramento amministrativo e fiscale dovranno essere affrontati alla luce della specificità dell'attrezzatura fatto salvo l'aspetto della sicurezza sia stradale che da cantiere, a cui tali macchine devono essere sottoposte ai fini della certificazione.

Di certo è possibile inquadrarle in un'unica classificazione, come nella maggior parte dei paesi europei, sulla già consolidata normativa dei veicoli industriali identificati nella direttiva 2007/46/CE, tenendo in considerazione le dovute esigenze della conformazione del territorio nazionale.

L'aspetto autorizzativo va reso funzionale ed efficace secondo quanto stabilito dalle direttive emanate dal Vostro Ministero; in aggiunta a questo è possibile prendere in considerazione una sorta di omologazione "ordinaria" delle autorizzazioni stradali con validità quinquennale ove una tale tipologia di veicolo rientri per caratteristiche tecniche funzionali (masse e dimensioni limiti) tra quelle stabilite dalle Direttive.

L'aspetto amministrativo e fiscale va verificato in considerazione ai maggiori costi dei quali molto spesso anche lo Stato è destinatario (basti pensare alla rete stradale, alle infrastrutture urbane ed alle opere industriali strategiche per lo sviluppo e la crescita economica).

Si richiede quindi un Tavolo Tecnico per poter avviare una riforma completa che raccolga tutte le questioni che riguardano le gru mobili.