

## 7. SERVIZIO DI SCORTA

### Introduzione

A causa delle sue dimensioni e/o del peso, un'operazione di trasporto eccezionale su strada può spesso pregiudicare la sicurezza stradale ed essere di ostacolo agli altri veicoli. Per tali ragioni, la maggior parte degli Stati membri prevede che i trasporti eccezionali su strada siano provvisti di servizio di scorta al seguito. Ciascuno Stato ha quindi adottato un proprio regime normativo in fatto di scorte tecniche, scorte di polizia o scorte miste. In alcuni Stati membri la polizia non fornisce, di solito, alcun servizio di scorta per i trasporti eccezionali su strada, eccezion fatta per i veicoli che trasportano carichi di peso o dimensioni eccedenti i limiti. In altri casi, invece, può essere necessario retribuire la scorta di polizia.

Per dirigere il traffico, una persona deve disporre di relativa abilitazione, rilasciata dallo Stato membro in cui desidera svolgere tale mansione. Alcuni Stati membri, tuttavia, non consentono la presenza di direttori del traffico in assenza di personale della polizia.

### Classificazione delle scorte

#### *Classificazione in base alla funzione svolta*

Tra le funzioni principali di una scorta figurano quelle di:

- segnalare agli altri utenti della strada gli eventuali pericoli connessi al transito di trasporti eccezionali su strada;
- coadiuvare il transito dei veicoli per trasporti eccezionali su strada; e/o
- dirigere e regolare la circolazione stradale in prossimità di incroci, ponti, rotatorie, ecc. (tale funzione dovrebbe essere espletata dalla polizia e/o da un direttore del traffico munito di relativa abilitazione).

Prima di poter dirigere il traffico, è comunque necessaria l'autorizzazione dello Stato membro che si sta attraversando. È inoltre opportuno ricordare che alcuni Stati membri non ammettono la presenza di direttori del traffico in assenza della polizia, ovvero non autorizzano l'esercizio di tale funzione a privati cittadini.

#### *Classificazione in base alle dimensioni*

A seconda delle sue dimensioni e del suo peso, e del tipo di strada su cui ne è previsto il passaggio, un'operazione di trasporto eccezionale su strada può presentare livelli di rischio diversi per gli altri utenti della strada.

Le presenti linee guida raccomandano di classificare le scorte in base al rischio, come illustrato nella tabella seguente.

Tabella 5: classificazione delle scorte.

	<b>Tipo di strada</b>	<b>Nessuna scorta necessaria</b>	<b>Scorta di tipo A</b>	<b>Scorta di tipo B</b>
<b>Larghezza (W)</b>	Autostrada	$W \leq 3,50 \text{ m}$	$3,50 \text{ m} < W \leq 4 \text{ m}$	$W > 4 \text{ m}$
	Altre strade	$W \leq 3,25 \text{ m}$	$3,25 \text{ m} < W \leq 3.50 \text{ m}$	$W > 3,50 \text{ m}$
<b>Lunghezza (L)</b>	Autostrada	$L \leq 30 \text{ m}$	$30 \text{ m} < L \leq 50 \text{ m}$	$L > 50 \text{ m}$
	Altre strade	$L \leq 27,5 \text{ m}$	$27,5 \text{ m} < L \leq 32,5 \text{ m}$	$L > 32,5 \text{ m}$
<b>Peso (non</b>	Qualsiasi	Nessun requisito specifico		

applicabile in Danimarca <sup>1)</sup>	strada	
--	--------	--

1. In Danimarca, tutti i trasporti eccezionali su strada sono soggetti al rispetto di un limite di velocità prestabilito, ma non devono necessariamente avere una scorta.

Scorta di tipo A: almeno un veicolo di scorta.

Scorta di tipo B: almeno:

- due veicoli di scorta, o
- un veicolo di scorta tecnica ed un veicolo di scorta di polizia o veicolo equivalente (con direttore del traffico certificato/abilitato).

#### Importante:

• Le indicazioni fornite nella tabella 5 dovrebbero essere considerate come raccomandazioni di carattere generale. È infatti necessario ricordare che le definizioni di “autostrada” ed “altre strade” possono variare da Stato a Stato, in quanto vengono considerate non solo la larghezza della strada in questione, ma anche la densità del traffico, le condizioni stradali e la presenza o assenza di corsie d'emergenza.

Qualora un'operazione di trasporto eccezionale su strada rientri in più di una delle categorie summenzionate, dovrà essere applicato il regime più rigoroso.

• Quando non è possibile rispettare le norme del codice stradale e la segnaletica stradale (ossia i limiti di velocità, il divieto di sorpasso, il senso unico, l'attraversamento dei ponti, ecc.) durante un'operazione di trasporto eccezionale su strada sarà necessaria la presenza di almeno un veicolo di scorta e/o di un direttore del traffico qualificato. In casi del genere, alcuni Stati membri prevedono l'impiego di una scorta di polizia. Altri Stati membri, invece, richiedono la presenza di almeno un direttore del traffico qualificato per veicolo di scorta.

• I trasportatori possono in qualsiasi caso avvalersi di veicoli di scorta supplementari in aggiunta a quelli indicati nella tabella. Occorre tuttavia ricordare che, in genere, una scorta efficiente è in grado di sopperire a più scorte inadeguate.

#### **Veicoli di scorta**

I veicoli di scorta al seguito di un trasporto eccezionale su strada svolgono un ruolo di segnalazione estremamente efficace nei confronti degli altri utenti della strada, avvertendoli anticipatamente dei rischi connessi al transito del trasporto eccezionale (si veda il capitolo 6).

Indubbiamente, veicoli di scorta ben visibili e dall'aspetto standard possono contribuire in maniera significativa alla sicurezza stradale. Qualora il personale della scorta tecnica svolga anche mansioni di direzione del traffico, si consiglia di utilizzare divise standardizzate, in modo che gli altri utenti della strada riconoscano immediatamente tale personale e ne rispettino l'autorità.

Le presenti linee guida sulla miglior prassi raccomandano il rispetto della descrizione seguente da parte dei veicoli di scorta (si veda l'allegato 7 per immagini esemplificative di veicoli di scorta).

Un autoveicolo di scorta dovrà essere provvisto di almeno quattro ruote, e garantire al conducente una perfetta visibilità. Per facilitare la visibilità sui lati e sul retro, il veicolo di scorta dovrà essere provvisto di specchietti retrovisori esterni posizionati su entrambi i lati. Come ulteriore ausilio alla visibilità, si consiglia di munire di lunotti sia i lati sia il retro del veicolo. Il veicolo di scorta non dovrà in nessun modo essere parte integrante dell'unità che trasporta o rimorchia il carico eccezionale o del veicolo per il trasporto eccezionale su strada.

- **Colore del veicolo:** giallo (codice RAL 1003, 1004 o 1023; si veda l'allegato 9).

- **Parte anteriore:** 0,5 m<sup>2</sup> di strisce diagonali (ad un angolo compreso fra 45° e 60°) di ampiezza compresa fra 10 e 12 cm. Colore: rosso, preferibilmente realizzato con pellicola retro-riflettente e con strisce bianche anch'esse realizzate con pellicola retro-riflettente.

Si raccomanda inoltre l'utilizzo di un "traffic advisor" (un dispositivo di segnalazione composto da una fila di 8 lampade ad incandescenza - si veda l'immagine presente nell'allegato 7) o di un set composto da due luci a intermittenza.

- **Parte posteriore:** 0,5 m<sup>2</sup> di strisce diagonali (ad un angolo compreso fra 45° e 60°) di ampiezza compresa fra 10 e 12 cm. Colore: bianco, preferibilmente realizzato con pellicola retro-riflettente, con strisce rosse anch'esse realizzate con pellicola retro-riflettente.

- **Lati:** su entrambi i lati, contrassegni realizzati in pellicola retro-riflettente dalla forma "a freccia aperta" (si veda l'allegato 7).

Tali contrassegni devono possedere dimensioni minime non inferiori a 1,00 m x 0,30 m. Colore: rosso/bianco o rosso/giallo. Le frecce dovrebbero essere posizionate con la punta rivolta verso la parte anteriore del veicolo e devono avere ampiezza pari a 0,10 m.

- **Luci rotanti/a intermittenza:**

Sul tetto di ciascun veicolo di scorta dovrebbero essere posizionate due luci rotanti/a intermittenza di colore ambra (alimentate da circuiti elettrici indipendenti per prevenire un'eventuale avaria simultanea), o una barra luminosa, di ampiezza pari a quella del tetto del veicolo.

- **Equipaggiamento (requisiti minimi):**

Otto coni per il traffico, un estintore, un canale di comunicazione dedicato, in modalità "full duplex", tra il conducente della scorta e il conducente del veicolo per trasporti eccezionali su strada. Il collegamento radio tra i veicoli deve comunque avvenire nel rispetto delle eventuali licenze richieste dallo Stato membro attraversato e deve consentire una completa libertà di movimento delle mani. Durante la guida non devono essere utilizzati telefoni portatili o dispositivi simili.

**Commenti:** le luci di segnalazione possono essere utilizzate solo qualora un veicolo di scorta sia effettivamente al seguito di un trasporto eccezionale su strada.

### **Formazione del personale**

Data l'importante funzione di segnalazione ricoperta dal servizio di scorta, gli Stati membri dovrebbero disciplinare gli standard relativi al riconoscimento e all'equipaggiamento di tali veicoli, nonché quelli relativi alla formazione e all'abilitazione dei relativi conducenti, ponendo un accento particolare sulla sicurezza stradale. La formazione del conducente del veicolo di scorta diventa ancor più importante qualora egli possa espletare anche funzioni di direttore del traffico.

### ***Requisiti di carattere generale***

La formazione dei conducenti dei veicoli di scorta dovrebbe basarsi su nozioni di carattere teorico e pratico e concludersi con un test di valutazione complessivo. Tuttavia, viste le diverse funzioni svolte dal servizio di scorta, sarebbe opportuno prevedere un addestramento specifico. La formazione di carattere pratico, quindi, dovrebbe anche comprendere un tirocinio formativo.

### ***Formazione dei conducenti delle scorte senza responsabilità di direzione del traffico***

In alcuni casi, i conducenti dei veicoli di scorta potrebbero limitarsi a segnalare e/o coadiuvare il transito del trasporto eccezionale, senza espletare mansioni di direzione del traffico. Anche in questi casi, tuttavia, il personale deve essere qualificato.

La formazione del personale dovrebbe comprendere le seguenti materie:

- terminologia e definizioni relative ai trasporti eccezionali su strada;
- rischi per la viabilità nel contesto dei trasporti eccezionali su strada;
- codice della strada e segnaletica stradale;
- diritti, responsabilità civile e penale, obblighi e doveri del personale di scorta;
- familiarizzazione con le procedure ed i requisiti di carattere generale relativi ai trasporti eccezionali su strada;
- requisiti dei veicoli di scorta e del relativo equipaggiamento;
- guida all'interno di gallerie e sopra i ponti;
- comunicazioni fra il conducente del trasporto eccezionale su strada ed i conducenti dei veicoli di scorta;
- tecniche di scorta;
- nozioni basilari di strategie di guida difensiva – riconoscimento di comportamenti scorretti da parte degli altri utenti della strada e contromisure da adottare;
- nozioni basilari di geografia;
- formazione di carattere teorico.

### ***Formazione dei direttori del traffico***

Nel caso in cui il personale della scorta debba anche dirigere il traffico (ossia interdire i ponti al passaggio di altri veicoli o bloccare il traffico in prossimità di incroci), o qualora il veicolo per il trasporto eccezionale su strada debba effettuare manovre in aperta violazione del codice della strada, è necessario che tale personale disponga di una formazione supplementare.

Il corso di formazione per direttori del traffico dovrebbe quindi includere le seguenti nozioni, complementari a quelle impartite durante il corso di formazione per i conducenti delle scorte:

- diritti, responsabilità civile e penale, obblighi e doveri dei direttori del traffico;
- corretto impiego dell'equipaggiamento necessario per dirigere il traffico e nozioni di direzione del traffico.

### ***Certificazione periodica***

Dato il ruolo di grande responsabilità ricoperto dal servizio di scorta, i conducenti delle scorte e i direttori del traffico dovrebbero sostenere esami di certificazione periodici.

### ***Registro dei conducenti delle scorte e dei direttori del traffico***

Gli Stati membri dovrebbero pubblicare un elenco costantemente aggiornato e prontamente accessibile contenente i nominativi dei conducenti dei veicoli di scorta e dei direttori del traffico qualificati ed in possesso di relativa abilitazione.

## **8. MACCHINE SEMOVENTI**

### **Autogrù ed attrezzature simili**

Le autogrù ricoprono un ruolo di rilevante importanza in tutti gli Stati membri per quanto concerne le operazioni di (ri)costruzione, manutenzione e recupero. Proprio in virtù della loro funzione, tali automezzi devono essere pesanti e compatti, superando quindi i limiti di peso massimo autorizzati nella maggior parte degli Stati membri. Spesso essi superano anche i limiti stabiliti per le dimensioni massime.

Le autogrù debbono essere in grado di muoversi da cantiere a cantiere con breve preavviso. Pertanto, la disponibilità di tali macchine dipende essenzialmente dalla possibilità di ottenere in tempi brevi l'autorizzazione per il relativo transito sulla rete stradale. Lo stesso dicasi per attrezzature simili, quali pompe per calcestruzzo, bracci articolati, ecc. Sarebbe di notevole beneficio per l'economia europea nel suo complesso se questi macchinari estremamente costosi fossero facilmente trasportabili là dove ne viene richiesto l'impiego, in quanto ciò consentirebbe un aumento del tasso di utilizzazione dei macchinari e un abbattimento dei costi operativi.

### **Rimorchi modulari semoventi**

Questi veicoli sono formati da moduli agganciabili in una varietà di combinazioni diverse e destinati al trasporto di un carico indivisibile. Il movimento di tali rimorchi avviene grazie ad un alimentatore assicurato ad uno dei moduli, mentre la guida viene generalmente effettuata tramite comando a distanza.

La velocità media di un rimorchio modulare semovente è estremamente bassa, e la distanza massima percorribile è spesso limitata all'attraversamento di strade e/o alla copertura di brevi distanze su strade pubbliche.

Velocità	: massimo 5 km/h, ossia avanzamento a passo d'uomo con l'utilizzo di sterzo manuale azionabile a distanza; massimo 25 km/h ove previsto un posto di guida sul veicolo.
Servizio di scorta	: scorta di polizia o scorta tecnica necessarie.
Carico massimo sull'asse	: 15 tonnellate (in Germania 12 tonnellate)
Autorizzazioni	: per ogni veicolo per trasporto eccezionale su strada in movimento.

### **Quadro di riferimento per le autorizzazioni relative a trasporti eccezionali su strada effettuati tramite macchine semoventi**

#### ***Carico sugli assi***

Il carico massimo autorizzato sull'asse motore per i veicoli impegnati in operazioni di trasporto internazionali è pari a 11,5 tonnellate. Nella maggior parte degli Stati membri si consente un carico massimo sull'asse (motore oppure no) pari a 12 tonnellate per le autogrù e le attrezzature simili, sebbene in genere tali veicoli dispongano di un singolo pneumatico. È opportuno ricordare che i sistemi di sospensione hanno subito notevoli miglioramenti nel corso degli ultimi anni, in quanto i carichi massimi dinamici sugli assi sono stati significativamente ridotti grazie all'impiego di sospensioni idrauliche. Per tali ragioni, il gruppo di esperti ritiene che un carico massimo autorizzato pari a 12 tonnellate per asse potrebbe essere facilmente tollerato dalla maggior parte delle strade europee.

### ***Peso totale***

Il peso totale della maggior parte delle autogrù e delle attrezzature simili è in genere un multiplo di 12 tonnellate. A causa della loro struttura compatta e del loro peso eccezionale, tali veicoli costituiscono un serio problema per la sicurezza dei ponti. Il gruppo di esperti ritiene accettabile un limite massimo di peso totale pari a 60 tonnellate per le autorizzazioni a lungo termine, e a 72 tonnellate per il transito nei corridoi. Tuttavia, a causa di vincoli infrastrutturali, diversi Stati membri hanno adottato limiti inferiori.

Le macchine semoventi con peso superiore a 72 tonnellate dovrebbero presentare richiesta di autorizzazione specifica. È ovviamente da escludersi il transito di tali veicoli su un certo numero di strade e ponti, poiché tali infrastrutture non sarebbero in grado di sostenere una tale sollecitazione. Ogni Stato membro dovrebbe predisporre un elenco prontamente accessibile della capacità portante delle strade e dei ponti presenti sul suo territorio.

### ***Lunghezza totale***

Le macchine semoventi di lunghezza totale inferiore a 20 metri dovrebbero poter circolare liberamente. Per i veicoli di lunghezza superiore a 20 metri dovrebbe invece essere necessaria un'autorizzazione. Alcuni Stati membri richiedono l'effettuazione di un test sul raggio di curvatura (si veda l'allegato 2).

### ***Larghezza totale***

Le autogrù vengono generalmente progettate con una larghezza standard di tre metri. Il gruppo di esperti è dell'avviso che tale misura costituisca un limite condivisibile a livello europeo per il movimento delle macchine semoventi.

### ***Contrappesi (zavorre)***

Le autogrù necessitano solitamente di contrappesi (zavorre) il cui peso deve conformarsi alla portata di sollevamento. Alcuni contrappesi possono essere trasportati direttamente sulla gru in questione. Per quanto riguarda le gru di dimensioni maggiori, invece, i contrappesi vengono solitamente trasportati impiegando un camion con rimorchio. Alcuni Stati membri consentono il trasporto di zavorre in base agli stessi requisiti di peso previsti per le gru, il che significa che è possibile superare i limiti di peso massimo autorizzati. Lo stesso regime normativo dovrebbe essere applicato ai camion con rimorchio per il trasporto di zavorra ed alle autogrù. Alcuni Stati membri non prevedono la classificazione di trasporto eccezionale su strada per i veicoli di trasporto delle zavorre.

Alla luce di quanto appena esposto, il gruppo di esperti ritiene che il rilascio delle autorizzazioni per trasporti eccezionali su strada da effettuarsi con macchine semoventi dovrebbe avvenire nel rispetto del quadro di riferimento specificato nella seguente tabella.

**Tabella 6**

#### **Quadro di riferimento per le autorizzazioni relative alle macchine semoventi**

Nessuna autorizzazione necessaria (1)	Autorizzazione a lungo termine (2)	Corridoio (3) (Nota: i corridoi non sono possibili in Germania)	Autorizzazione a breve termine	Commenti
---------------------------------------	------------------------------------	--	--------------------------------	----------

Larghezza	$\leq 3$ m	$\leq 3$ m	$\leq 3$ m	$> 3$ m	Non possibile in Germania
Lunghezza complessiva	$\leq 20$ m	$\leq 22$ m	$\leq 22$ m	$> 22$ m	Non possibile in Germania
Altezza complessiva	$\leq$ direttiva 96/53/CE	$\leq$ direttiva 96/53/CE	$\leq$ direttiva 96/53/CE	$>$ direttiva 96/53/CE	Direttiva 96/53/CE: max. 4 m
Peso (P)	$\leq 48$ tonnellate	$48 < P \leq 60$ tonnellate	$\leq 72$ tonnellate	$> 72$ tonnellate	Zavorra non possibile in Germania
Carico sugli assi	$\leq 12$ tonnellate	$\leq 12$ tonnellate	$\leq 12$ tonnellate	$> 12$ tonnellate	

(1) Nessuna autorizzazione necessaria: gli Stati membri possono consentire l'effettuazione di alcuni trasporti eccezionali su strada in base a quanto stabilito dalla direttiva 96/53/CE (si veda l'articolo 4.3 di tale direttiva).

(2) Autorizzazioni a lungo termine: si veda la definizione fornita nel 3° paragrafo della sezione 3.4.

(3) Un corridoio è una rete stradale predefinita (si veda il capitolo 5). Le autorizzazioni per l'utilizzo di corridoi per i trasporti eccezionali su strada possono essere ottenute molto più velocemente delle autorizzazioni a breve termine, in quanto il numero di autorità da consultare è inferiore. Il processo, tuttavia, potrebbe essere rallentato da circostanze speciali quali, ad esempio, lavori stradali.