

### **3. AUTORIZZAZIONI**

#### **3.1. Introduzione**

I trasporti eccezionali su strada sono estremamente importanti per l'economia europea. Settori come quello manifatturiero e quello edile devono poter contare su tempi di consegna rapidi e prevedibili per la fornitura di macchinari, strutture in calcestruzzo, ecc. Da un lato, vengono ampiamente riconosciuti tanto il diritto delle autorità stradali nazionali di assicurare la sicurezza delle strade e l'integrità delle infrastrutture quanto l'impatto economico della congestione del traffico provocata dai trasporti eccezionali su strada. Dall'altro, tuttavia, sarebbe opportuno ridurre al minimo gli ostacoli di tipo economico, imputabili a lungaggini amministrative e problemi logistici, che devono essere superati da chi opera nel settore dei trasporti eccezionali su strada. Un approccio sistematico al rilascio delle autorizzazioni dovrebbe tentare di snellire i procedimenti amministrativi necessari a garantire la sicurezza delle prassi operative.

Le prospettive dei trasporti eccezionali su strada trans-frontalieri potranno essere notevolmente migliorate se le autorità deputate al rilascio delle autorizzazioni all'interno dell'UE aderiranno a tali linee guida. Il principio dello "sportello unico", illustrato più ampiamente nella sezione 3.2, potrebbe anch'esso contribuire a migliorare la situazione in maniera significativa.

Esistono molti tipi di autorizzazioni diverse per i trasporti eccezionali su strada. La maggior parte degli Stati membri attua una distinzione tra autorizzazioni a breve e autorizzazioni a lungo termine. Tuttavia, i rispettivi periodi di validità possono variare enormemente da Stato a Stato. Inoltre, esistono differenze nei costi delle autorizzazioni, nel numero di registrazioni/veicoli autorizzati con ogni singola autorizzazione, ecc. Il presente capitolo propone raccomandazioni relative alla maggior parte di tali questioni.

#### **3.2. Lo sportello unico**

Ogni Stato membro dovrebbe adottare il principio dello sportello unico per quanto riguarda il rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali su strada. Ciò significa che, per ottenere tali autorizzazioni in uno Stato membro, dovrebbe essere necessario rivolgersi ad una singola autorità competente. Tale autorità dovrebbe gestire le richieste di autorizzazione assieme alle altre autorità eventualmente coinvolte all'interno di quel determinato Stato membro. Il principio dello sportello unico è già applicato in certa misura da alcuni Stati membri i quali, ad esempio, affidano il compito di gestire in toto le richieste di attraversamento del loro territorio da parte di trasportatori stranieri all'autorità deputata al rilascio delle autorizzazioni che ha competenza sul punto d'ingresso del trasportatore nel territorio dello Stato. In questi Stati membri, l'autorità deputata al rilascio delle autorizzazioni che ha competenza sul punto di ingresso si fa carico di richiedere, a nome del trasportatore, l'autorizzazione delle altre autorità locali o regionali eventualmente interessate. Adottare uno sportello unico non significa investire una singola autorità statale del compito di rilasciare le autorizzazioni per i trasporti eccezionali su strada ma consentire che la molteplicità di autorità interessate appaia con estrema chiarezza al richiedente. Tutti i trasportatori – siano essi domestici o internazionali- dovrebbero avere ben chiaro quale autorità contattare.

In una prospettiva a lungo termine, la soluzione dello sportello unico potrebbe essere adottata a livello europeo, ossia un trasportatore che pensi di effettuare un trasporto eccezionale su strada attraverso diversi Stati membri dovrebbe poter contattare una singola autorità competente al fine di ottenere le autorizzazioni necessarie ad effettuare l'intero viaggio all'interno dell'Unione Europea. L'autorità così contattata dovrebbe quindi interagire con le altre autorità eventualmente interessate alla questione al fine di rilasciare al richiedente l'autorizzazione necessaria ad effettuare l'intero viaggio nella UE.

### **3.3. Accesso alle procedure e ai regolamenti relativi alle autorizzazioni per i trasporti eccezionali su strada**

Le prospettive dei trasporti eccezionali su strada potrebbero essere notevolmente migliorate se gli Stati membri mettessero a disposizione tutte le informazioni necessarie su Internet, nella propria lingua ufficiale e in inglese. Tra le informazioni da fornire potrebbero senz'altro figurare le procedure e i regolamenti relativi al rilascio delle autorizzazioni e i moduli di richiesta, provvisti di indicazioni sulla relativa compilazione. L'elenco dei relativi siti Internet degli Stati membri che offrono già tale servizio è fornito nell'allegato 1.

Il gruppo di esperti raccomanda quanto segue:

- le operazioni per il rilascio delle autorizzazioni dovrebbero essere effettuabili e prontamente accessibili durante il normale orario lavorativo;
- nel prossimo futuro, dovrebbe essere disponibile un modulo di richiesta standardizzato;
- le richieste di autorizzazione dovrebbero poter essere presentate per posta, fax, e-mail o tramite modulo elettronico accessibile via Internet;
- le autorizzazioni dovrebbero poter essere inviate per posta, fax e come allegato di posta elettronica o scaricate da un sito Internet sicuro;
- le autorizzazioni dovrebbero poter essere ottenibili per via elettronica in tutti gli Stati membri entro i prossimi 3 anni.

### **3.4. Quadro di riferimento per le autorizzazioni relative ai trasporti eccezionali su strada**

La presentazione delle richieste di autorizzazione per i trasporti eccezionali su strada e il rispetto di tutti i regolamenti relativi dei singoli Stati membri possono rappresentare un onere non indifferente per le società di trasporto. Con le autorizzazioni a lungo termine, tuttavia, non è necessario ripetere spesso la stessa procedura amministrativa. La maggior parte degli Stati membri prevede autorizzazioni a lungo termine, a breve termine e singole. Tali definizioni tuttavia possono assumere un significato diverso a seconda del singolo Stato membro.

Nelle presenti linee guida, il gruppo di esperti propone la seguente definizione per le autorizzazioni a lungo termine:

*Un documento standardizzato valido per un anno o più, entro un certo territorio e/o su certe strade predeterminate, per trasporti eccezionali su strada con mezzi di dimensioni e peso massimo autorizzati.*

Un'autorizzazione a lungo termine dovrebbe possedere le caratteristiche seguenti:

- il carico dovrebbe essere indivisibile ma non necessariamente descritto per l'intero (ossia dovrebbe essere sufficiente menzionare il peso e le dimensioni massime del carico);
- dovrebbe essere valida per uno o più veicoli. In particolare, dovrebbe essere consentita la sostituzione di un veicolo con un altro di caratteristiche simili;

- l'elenco di tutte le strade accessibili e/o vietate al trasporto eccezionale su strada dovrebbe essere incluso (ad esempio tramite una mappa) nell'autorizzazione a lungo termine o allegato ad essa;
- la struttura dei prezzi dovrebbe essere trasparente.

In linea di principio, gli Stati membri dovrebbero tendere verso le dimensioni e i pesi massimi indicati nella tabella 1 per quanto riguarda le autorizzazioni a lungo termine e i corridoi. A causa di vincoli infrastrutturali, tali limiti non sono attualmente implementabili nella maggior parte degli Stati membri. Comunque sia, ove necessario, le autorità deputate al rilascio delle autorizzazioni possono specificare dimensioni e pesi massimi inferiori per veicoli carichi e macchine mobili a causa di condizioni particolari delle strade o delle infrastrutture.

I trasporti su strada che superano i limiti indicati nella tabella 1 necessitano, con molta probabilità, di autorizzazioni a breve termine o singole concesse su base individuale. Per i viaggi più lunghi, dovrebbe essere data la preferenza alle vie d'acqua tutte le volte che ciò sia possibile.

**Tabella 1** Quadro di riferimento per le autorizzazioni relative ai trasporti eccezionali su strada

	Nessuna autorizzazione necessaria (1)	Autorizzazione a lungo termine (2)	Corridoio (3) (Nota: i corridoi non sono possibili in Germania)
Ampiezza	3 m	3,5 m	4,5 m
Lunghezza complessiva (la lunghezza complessiva dell'insieme deve rispettare i test sul raggio di curvatura descritti nell'allegato 2)	24 m	30 m	40 m
Altezza complessiva	Direttiva 96/53/CE	4,2 m	4,4 m
Peso	Direttiva 96/53/CE	80 tonnellate	100 tonnellate
Carico sugli assi			
Assale rigido	Direttiva 96/53/CE	12 tonnellate	12 tonnellate
Assale a pendolo	12 tonnellate	15 tonnellate	15 tonnellate

(1) Nessuna autorizzazione necessaria: gli Stati membri possono consentire alcuni trasporti eccezionali su strada in base alla 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 presente sezione.

(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 minimo. Il processo, tuttavia, potrebbe essere rallentato da circostanze speciali quali, ad esempio, lavori stradali.

### 3.5. Termini per il rilascio delle autorizzazioni

Ai trasporti eccezionali su strada risultano spesso associati alti oneri finanziari, pertanto l'incentivo a guidare senza autorizzazione aumenta con l'aumentare del tempo necessario ad ottenerne una. Programmare un trasporto eccezionale su strada trans-frontaliero può essere un'operazione estremamente difficile, in quanto i termini per il rilascio dell'autorizzazione variano da Stato a Stato. In alcuni Stati membri, le autorizzazioni vengono rilasciate in pochi giorni mentre in altri il rilascio può avvenire a distanza di due mesi o più dalla richiesta. La ragione principale di tale ritardo è spesso da imputare al fatto che gli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni devono consultare parecchie autorità stradali locali o regionali, i proprietari dei ponti e la Polizia, i quali devono tutti concedere l'autorizzazione al passaggio del trasporto eccezionale su strada e assumersi le responsabilità di propria competenza. Per semplificare il processo, gli Stati membri potrebbero favorire un ricorso più ampio alle autorizzazioni a lungo termine per i veicoli che superano i limiti massimi consentiti indicati nella direttiva 96/53/CE ma che non pongono alcun problema specifico (si veda la tabella 1) quali, ad esempio, i mezzi agricoli.

Il gruppo di esperti ritiene che le autorizzazioni dovrebbero poter essere ottenibili entro i limiti di tempo indicati nella tabella 2. Una panoramica dei tempi medi attualmente necessari per il rilascio di un'autorizzazione nei vari Stati membri è fornita nella tabella 3.

Il ricorso alle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni (TIC) potrebbe ridurre notevolmente i tempi di attesa per il rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali su strada (si veda l'allegato 3 per esempi di utilizzo di tali tecnologie).

**Tabella 2: Miglior prassi relativa ai tempi necessari ad ottenere un'autorizzazione (vengono indicati gli obiettivi che gli Stati membri dovrebbero impegnarsi a raggiungere)**

Altre autorità da consultare	Autorizzazione rilasciata entro:
Nessuna	$\leq 5$ giorni lavorativi
1 altra autorità	$\leq 7$ giorni lavorativi
Tra 2 e 5 altre autorità	$\leq 10$ giorni lavorativi
Più di 5 altre autorità	$\leq 15$ giorni lavorativi

**Tabella 3: Tempi medi attualmente necessari per il rilascio di un'autorizzazione (stime effettuate dal gruppo di esperti nel settembre 2005)**

Nazione	Tempo medio necessario (in giorni lavorativi)	Commenti
Austria	7	Massimo di legge: 3 mesi
Belgio	21	
Repubblica Ceca	2,5	
Cipro	n.d.	

Danimarca	1	
Estonia	4	
Finlandia	2	> 100 tonnellate: 5 giorni
Francia	20	Massimo: 40 giorni
Germania	7	
Grecia	10	
Ungheria	2,5	
Irlanda	5	
Italia	25	Massimo: 60 giorni
Lettonia	4	
Lituania	4	
Lussemburgo	3	
Malta	n.d.	
Paesi Bassi	1,5	> 100 tonnellate: 6 giorni
Polonia	2,5	
Portogallo	10	Massimo: 60 giorni
Slovacchia	2,5	
Slovenia	3	
Spagna	2	Ampiezza > 3,00 m e/o lunghezza > 20,55 m e/o altezza >4,50m e/o tonnellate $\geq 45$ : 6 settimane
Svezia	2,5	
Regno Unito	2	> 80 tonnellate: 5 giorni, lunghezza >6,1m o >30m o >150 tonnellate: 8 settimane

**n.d.: non disponibile**

### **3.6. Modulo di richiesta dell'autorizzazione**

Attualmente, gli Stati membri prevedono moduli di richiesta delle autorizzazioni diversi. Il gruppo di esperti ritiene che i vari moduli di richiesta attualmente utilizzati potrebbero, e pertanto dovrebbero, essere armonizzati. I trasportatori e le autorità deputate al rilascio delle autorizzazioni beneficerebbero entrambi dall'armonizzazione di impostazione grafica e contenuti del modulo di richiesta. Solo la lingua in cui è redatto il modulo dovrebbe essere diversa da Stato a Stato.

Se uno Stato membro decide di non avvalersi del modulo armonizzato, allora è opportuno che il modulo utilizzato sia redatto sia nella lingua ufficiale di tale Stato sia in inglese.

### ***3.6.1. Contenuti***

Il modulo di richiesta dovrebbe includere informazioni di carattere generale. Per quanto riguarda il veicolo, dovrebbero essere richieste solo alcune caratteristiche predefinite, strettamente collegate alla domanda in questione e necessarie a valutare la richiesta di autorizzazione. Ad esempio, per trasporti eccezionali con veicoli extra-long, potrebbe essere necessario chiedere se il veicolo è tecnicamente adatto (ossia estensibile).

Nel caso di trasporti eccezionali extra-larghi, non dovrebbe essere necessario chiedere informazioni aggiuntive. Le informazioni necessarie possono infatti essere ricavate da una fotocopia del libretto di circolazione del veicolo o della carta di circolazione speciale SERT (si veda il capitolo 4)

### ***3.6.2. Impostazione grafica***

Per quanto riguarda l'impostazione grafica del modulo di richiesta, il gruppo di esperti consiglia di attenersi al modulo tipo fornito nell'allegato 4. I campi relativi ai trasporti eccezionali su strada domestici e considerati non indispensabili da uno Stato membro possono essere lasciati in bianco.

## **4. INFORMAZIONI SUL VEICOLO**

### **4.1. Ambito di applicazione**

Le autorità deputate al rilascio delle autorizzazioni spesso richiedono informazioni sul veicolo molto più dettagliate di quelle disponibili sul libretto di circolazione. Tali informazioni possono essere necessarie per controllare la compatibilità di un veicolo con i requisiti specifici di un'operazione di trasporto eccezionale su strada. Un esempio concreto è quello dei trasporti pesanti che superano sia il peso massimo sia il carico sugli assi massimo consentiti.

La maggior parte delle nazioni prevedono la compilazione di documenti specifici allo scopo.

Per i trasportatori internazionali, la diversità di approcci a livello nazionale costituisce un ostacolo non indifferente nel momento in cui essi richiedono l'autorizzazione per trasporti eccezionali su strada per i seguenti motivi:

- diversità di procedure adottate;
- ispezione fisica del veicolo o della combinazione di veicoli a volte necessaria;
- diversità tra i dati richiesti dalle autorità delegate al rilascio delle autorizzazioni;
- standard diversi di valutazione delle domande di autorizzazione da parte delle autorità competenti.

La maggior parte degli Stati membri accetta solo documenti nazionali. Il gruppo di esperti considera ciò un ostacolo inutile alle operazioni internazionali di trasporto eccezionale su strada. Pertanto, il gruppo di esperti propone un approccio a due tempi per l'introduzione di una carta di circolazione comune a livello UE per i trasporti eccezionali su strada:

- il primo passo consisterebbe nell'accettazione reciproca tra Stati membri, a partire da adesso, delle carte di circolazione esistenti per i trasporti eccezionali su strada, purché esse forniscano tutte le informazioni del caso;
- il secondo passo comporterebbe il raggiungimento di un accordo a livello UE sulla carta di circolazione SERT (si veda la sezione 4.2) e sul relativo uso da parte delle autorità UE delegate al rilascio delle autorizzazioni. La disponibilità di un database centrale on-line migliorerebbe notevolmente l'efficienza di un sistema basato sull'utilizzazione della stessa carta di circolazione a livello UE.

### **4.2. Carta di circolazione europea speciale per autocarri e rimorchi (SERT)**

Per risolvere questo problema, queste linee guida sulla miglior prassi propongono l'adozione di un singolo documento in grado di rispondere alle diverse esigenze delle varie autorità nazionali: la carta di circolazione europea speciale per autocarri e rimorchi ("Special European Registration of Trucks and Trailers" o "SERT"). Scopo della carta di circolazione SERT è quello di armonizzare le informazioni tecniche relative a rimorchi e mezzi di trazione (motrici e camion).

L'allegato 5 presenta, a titolo di esempio, una carta di circolazione SERT utilizzabile per la registrazione di un rimorchio. La carta di circolazione SERT può anche essere utilizzata per registrare rimorchi modulari.

#### **4.3. Contenuti della carta di circolazione SERT**

Ogni carta di circolazione SERT è provvista di un numero di riferimento unico che deve essere indicato sul modulo di richiesta.

Il numero di targa del veicolo non è indicato sulla carta di circolazione SERT in quanto, in alcuni Stati membri, tale numero è soggetto a cambiamenti durante la vita del mezzo. Sono quindi forniti uno schema grafico e le dimensioni principali del veicolo e sono indicate le caratteristiche di sterzata, le masse e i carichi tecnicamente consentiti e l'eventuale obbligo di procedere a velocità ridotta.

Sono inoltre fornite informazioni sulla coppia, gli assi e le gomme, in quanto tali dati vengono richiesti da alcuni Stati membri.

Le diverse parti che compongono un rimorchio modulare sono indicate in un'appendice della carta di circolazione SERT. Tale appendice può essere aggiornata nel momento in cui vengano aggiunte o sostituite parti.

#### **4.4. Procedura di richiesta della carta di circolazione SERT**

La domanda di rilascio della carta di circolazione SERT deve essere presentata dal produttore del veicolo su un modulo standardizzato (si veda l'allegato 5).

L'autorità dello Stato membro che riceve tale richiesta rilascia la carta.

Nel valutare/esaminare la domanda di concessione della carta di circolazione SERT, l'autorità delegata al rilascio delle autorizzazioni dovrebbe:

- a. considerare il raggio di curvatura (si veda l'allegato 2);
- b. assicurarsi che il peso totale e il carico totale sugli assi rispettino i limiti del veicolo specificati dal produttore;
- c. controllare l'adeguatezza di:
  - gomme (indice di carico di ETRTO)
  - freni (tramite calcoli o controllando lo schema dei freni)

#### **4.5. Data base delle carte di circolazione SERT**

Tutte le carte di circolazione SERT emesse all'interno dell'Unione Europea devono essere prontamente disponibili. Pertanto, è necessario che tutti gli Stati membri possano accedere in modalità on-line alle informazioni. Si raccomanda la più ampia collaborazione tra le autorità degli Stati membri delegate al rilascio delle autorizzazioni al fine di realizzare un'efficace sistema di scambio delle informazioni.



## **5. CORRIDOI PER I TRASPORTI ECCEZIONALI SU STRADA**

(si veda l'allegato 5 per esempi di corridoi in due Stati membri nordici).

### **5.1. Introduzione**

Attualmente, la programmazione dei trasporti eccezionali su strada trans-frontalieri è un'operazione alquanto difficile a causa della grande varietà di regole e procedure adottate dai vari Stati membri.

Data la crescente rilevanza assunta dai trasporti eccezionali su strada nelle varie aree industriali europee, diventa di fondamentale importanza offrire ai settori dell'industria e dei trasporti le condizioni che consentano uno sviluppo sostenibile. L'obiettivo è quello di sostenere la crescita economica in ambito UE attraverso operazioni di trasporto eccezionale su strada trans-frontaliere più semplici. Per questo motivo il presente capitolo esaminerà e approfondirà il concetto di "corridoio per il trasporto eccezionale su strada".

Il gruppo di esperti ritiene che gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione l'idea di creare corridoi stradali attraverso l'UE con le dimensioni e le altezze minime indicate nella tabella 1. Così facendo, si concederebbe il diritto di passaggio quasi automatico a quei trasporti eccezionali su strada che rispettino certi criteri predefiniti.

•

Questi corridoi trans-europei per i trasporti eccezionali su strada dovrebbero includere strade ad alta rilevanza economica quali, autostrade con sistemi di pedaggio elettronico ("e-way"), strade extra-urbane, strade di collegamento per distretti industriali, porti, terminal container, ecc.

L'accesso alle informazioni dovrebbe essere consentito a tutte le parti interessate alle operazioni di trasporto eccezionale su strada: trasportatori, polizia, autorità delegate al rilascio delle autorizzazioni, autorità competenti su strade, ponti e tunnel, ecc.

Un'operazione di trasporto eccezionale su strada potrebbe quindi selezionare le strade più appropriate, in base agli specifici requisiti del caso, tra quelle appartenenti alla rete di corridoi per il trasporto eccezionale su strada e presentare la relativa richiesta di autorizzazione avvalendosi di una procedura semplificata. Gli Stati membri, da parte loro, dovrebbero fornire informazioni aggiornate sulla viabilità dei corridoi per il trasporto eccezionale su strada, ad esempio attraverso segnalazioni su lavori in corso, condizioni climatiche, densità del traffico, ecc.

In base alle esperienze degli Stati membri che già dispongono di una rete di corridoi per il trasporto eccezionale su strada e alle discussioni tra gli esperti del gruppo, è stato possibile individuare gli elementi base necessari a dar vita a una rete del genere. Tali elementi possono essere riassunti come segue.

### **5.2. Una rete europea di corridoi per i trasporti eccezionali su strada**

Per collegare in maniera efficace i principali centri industriali europei, la rete di corridoi per i trasporti eccezionali su strada dovrebbe comprendere le vie di comunicazione di particolare rilevanza economica. Sarebbe pertanto logico che tale

rete fosse identica alla rete stradale trans-europea<sup>1</sup> o la replicasse abbastanza fedelmente. I corridoi per il trasporto eccezionale su strada comprendono strade già classificate come compatibili con il passaggio di trasporti eccezionali. Ciò significa che per questa parte della rete stradale, la pavimentazione, i ponti e le altre strutture specifiche sono già ritenute idonee a consentire il passaggio di trasporti eccezionali su strada. Queste informazioni dovrebbero essere costantemente aggiornate e di facile accessibilità per tutti i soggetti interessati. Per quanto invece riguarda la parte rimanente della rete stradale europea, l'idoneità delle strade verrebbe decisa di volta in volta, all'atto di presentazione delle singole domande di autorizzazione per trasporti eccezionali su strada.

Una mappa sufficientemente dettagliata della rete europea di corridoi per il trasporto eccezionale su strada dovrebbe essere resa prontamente accessibile, per esempio attraverso un sito Internet ben pubblicizzato che disponga anche degli strumenti di ricerca necessari ad una società di trasporti per programmare un'operazione di trasporto eccezionale su strada. Le autorità di controllo dovrebbero anch'esse poter utilizzare le informazioni, sia per esaminare le domande di autorizzazione sia per effettuare ispezioni sul traffico.

Occorre sottolineare che questi corridoi per il trasporto eccezionale su strada non costituirebbero un espediente per aggirare sistematicamente le disposizioni relative a dimensioni e pesi limite stabilite dalla direttiva 96/53/CE<sup>2</sup>. L'utilizzo dei corridoi da parte dei veicoli che superino tali limiti dovrebbe essere possibile solo previa autorizzazione, sebbene attraverso una procedura semplificata di presentazione della relativa domanda (si veda la sezione successiva), e dovrebbe essere dimostrata l'indivisibilità del carico.

### **5.3. Procedura semplificata di presentazione della domanda di utilizzo di corridoi per trasporti eccezionali su strada**

La disponibilità di corridoi predefiniti per trasporti eccezionali su strada snellirebbe in maniera significativa le procedure di rilascio delle autorizzazioni relative ad operazioni di trasporto eccezionale su strada. I documenti necessari al rilascio dell'autorizzazione potrebbero limitarsi a quanto segue:

- una dichiarazione di efficienza dei veicoli con sui si intende effettuare l'operazione di trasporto eccezionale su strada;
- un certificato di classificazione del trasporto emesso dall'autorità nazionale competente in materia. La classificazione dei trasporti eccezionali su strada potrebbe basarsi sulle raccomandazioni espresse nella tabella 1.

Se entrambi i certificati sono validi e compatibili con la classificazione della pavimentazione stradale e delle strutture presenti lungo l'itinerario, l'autorizzazione può essere rilasciata senza ulteriori approfondimenti. In caso contrario, la richiesta

---

<sup>1</sup> Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che modifica la decisione n. 1692/96/CE sulle linee guida comunitarie per lo sviluppo di una rete di trasporti trans-europea *Gazzetta ufficiale L 167*, 30/04/2004 P. 0001 – 0038

<sup>2</sup> Direttiva del Consiglio 96/53/CE del 25 luglio 1996 la quale indica, per alcuni veicoli stradali circolanti all'interno della Comunità, le dimensioni massime consentite per i trasporti nazionali e internazionali e il peso massimo consentito per i trasporti internazionali; *Gazzetta ufficiale L 235*, 17/09/1996 P. 0059 – 0075.

viene trattata come se si trattasse di un'autorizzazione per un'operazione di trasporto eccezionale su strada effettuata su un qualunque altro tipo di strada.

Si ritiene che, definendo in maniera corretta i corridoi e la classificazione relativa a trasporti eccezionali su strada, pavimentazione e strutture stradali, le autorizzazioni potrebbero essere rilasciate tramite questa procedura semplificata nella maggioranza dei casi (fino al 90% in alcuni Stati membri che già applicano il concetto di corridoio per trasporti eccezionali su strada. Si veda l'allegato 6 per esempi di corridoi per trasporti eccezionali su strada).

## **6. SEGNALAZIONE VISIVA E ILLUMINAZIONE DEI VEICOLI E DEL CARICO**

### **6.1. Introduzione**

La segnalazione visiva dei trasporti eccezionali su strada viene effettuata allo scopo di evitare incidenti attirando l'attenzione degli altri utenti della strada sui potenziali rischi in materia di sicurezza causati dal trasporto eccezionale.

Queste linee guida sulla miglior prassi propongono un sistema di segnalazione visiva relativamente semplice ma estremamente efficace. A tale proposito, bisogna ricordare che in tutti gli Stati membri i trasporti eccezionali su strada che superino certe dimensioni e/o pesi limite legali devono essere accompagnati da una scorta di polizia, da una scorta tecnica o da entrambe le scorte. Compito principale della scorta è quello di mettere in guardia gli altri utenti della strada e di proteggerli dagli eventuali pericoli collegati al trasporto eccezionale su strada. La scorta, quindi, svolge un'importante funzione di avvertimento.

Ciò significa che un trasporto eccezionale su strada sprovvisto di scorta ha dimensioni abbastanza contenute. In questo caso, la segnalazione visiva può essere abbastanza semplice. Segnalazioni ulteriori generalmente utilizzate per trasporti eccezionali su strada di grandi dimensioni, i quali sono sempre provvisti di scorta, dovrebbero essere evitate.

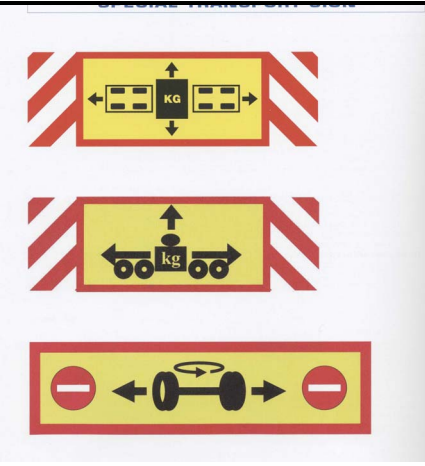
Sebbene la densità del traffico possa variare considerevolmente tra i vari Stati membri e perfino tra regione e regione, sarebbe consigliabile stabilire regole comuni sulle scorte (si veda il capitolo 7).

Le differenti condizioni climatiche all'interno della UE costituiscono un altro fattore da tenere in debita considerazione. La Svezia e la Finlandia, ad esempio, sono ricoperte da un manto nevoso per la maggior parte dell'anno e durante l'inverno la piena luce diurna non è mai presente. Queste condizioni particolari richiedono l'utilizzo di ulteriori segnalazioni specifiche quali luci extra (non bianche, però!) anche durante il giorno. Pertanto, alcuni Stati membri potrebbero ritenere necessario stabilire ulteriori requisiti in materia di segnalazioni, al fine di garantire la sicurezza del trasporto anche in condizioni climatiche estreme.

### **6.2. Segnalazioni visive e luminose raccomandate per i trasporti eccezionali su strada**

Tabella 4: segnalazioni visive e luminose relative ai trasporti eccezionali su strada

<b>Elemento</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Ulteriori commenti</b>
Avvertimento generico	Pittogramma	

Elemento	Descrizione	Ulteriori commenti
		
Carichi larghi	<p>Segnale di avvertimento</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- strisce diagonali rosse/bianche o rosse/gialle ad un angolo compreso tra 45° e 60°;</li> <li>- con retro-riflessione di classe C come da regolamento UNECE;</li> <li>- dimensioni minime (rettangolari) 420x420, 280x560 o 140x800 mm;</li> <li>- ampiezza delle strisce compresa tra 70 e 100 mm.</li> </ul> <p>Durante l'oscurità, occorre fissare delle luci sul carico (a mo' di avvertimento):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bianche di fronte, rosse sul retro;</li> <li>- a incandescenza o a LED;</li> <li>- lampade a incandescenza con 15-21 Watt di potenza o LED con luminanza equivalente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Necessario per carichi che sporgono dai lati più di 100 mm.</li> </ul> <p>Installazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i segnali e le luci devono indicare l'ampiezza massima del carico ed essere visibili davanti e dietro;</li> <li>- i segnali e le luci possono essere fissati sul carico o sul veicolo e devono essere chiaramente visibili a una distanza ragionevole dagli altri utenti della strada. I segnali e le luci devono essere fissati ad un'altezza massima di 2 m e non di fronte al parabrezza.</li> </ul>
Lunghezza a pieno carico / a vuoto	<p>Segnalazioni laterali durante l'oscurità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- con striscia bianca o gialla;</li> <li>- con retro-riflessione di classe C come da regolamento UNECE;</li> <li>- obbligatorie per</li> </ul>	<p>Installazione:</p> <p>Sul veicolo e/o sul carico in base alle raccomandazioni UNECE.</p>

Elemento	Descrizione	Ulteriori commenti
	lunghezze superiori a 20 m.	
Carico sporgente sulla fronte e sul retro	Segnale di avvertimento: uguale a quello dei carichi larghi ma di forma squadrata. Durante l'oscurità devono essere fissate una luce bianca sulla parte anteriore e una luce rossa sulla parte posteriore.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Necessario per carichi che sporgono più di 1000 mm dall'estremità anteriore e posteriore del veicolo;</li> </ul> Installazione: <ul style="list-style-type: none"> <li>- i segnali e le luci devono essere fissati alle estremità del carico sporgente.</li> </ul>
Altre segnalazioni	Utilizzo di fari e lampade di segnalazione speciali (R. 65 UNECE) in base ai regolamenti nazionali	

#### **Spiegazioni aggiuntive relative agli elementi contenuti nella tabella 4**

##### ***Avvertimento generico***

Onde evitare problemi di lingua, sarebbe preferibile utilizzare un avvertimento generico composto da un segnale privo di testo scritto. Il gruppo di esperti raccomanda di utilizzare il pittogramma mostrato nell'allegato 6.

##### ***Carichi larghi***

Per la segnalazione dei carichi larghi, si raccomanda di utilizzare un segnale di avvertimento composto da strisce diagonali (con angolo compreso tra 45° e 60°), pienamente retro-riflettenti (di classe C, come da regolamento 104 UNECE), di colore rosso/bianco o rosso/giallo, con luci supplementari durante l'oscurità.

Si consiglia una piena retro-riflessione delle strisce in quanto:

- in tal modo i segnali hanno la massima visibilità durante l'oscurità anche per chi si avvicina di lato;
- i segnali sono sempre perfettamente identici in quanto è impossibile far confusione tra le strisce che dovrebbero essere pienamente retro-riflettenti e quelle che non dovrebbero esserlo.

##### ***Lunghezza a pieno carico/a vuoto***

Per trasporti con lunghezza superiore a 20 m si raccomanda di utilizzare strisce di segnalazione della classe C, come da regolamento 104 UNECE. Lo stesso dicasi per i carichi che sporgono frontalmente e posteriormente.

##### ***Carico sporgente***

Si raccomanda di adottare gli stessi accorgimenti utilizzati per i carichi larghi. In questo caso, tuttavia, dovrebbero essere consentiti solo segnali squadrati.

### ***Altre segnalazioni***

Alcuni Stati membri prevedono l'utilizzo di fari e lampade di segnalazione speciali (con luce rotante) in varie situazioni. Poiché tali elementi sono sempre presenti sui trasporti eccezionali su strada, essi non costituiscono un ostacolo alle operazioni di trasporti eccezionali su strada internazionali. Per questo motivo, non viene proposta l'adozione di misure ulteriori.