

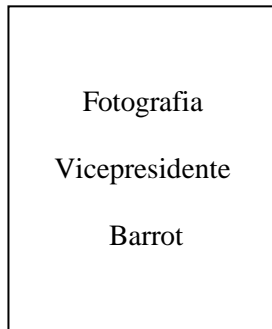
17 maggio 2006

Linee guida europee  
sulla miglior prassi  
per i  
trasporti eccezionali su strada

COMMISSIONE EUROPEA  
DIREZIONE GENERALE ENERGIA E TRASPORTI

# Prefazione di

Jacques Barrot, Vice-Presidente, Commissario per i trasporti.



L'Unione Europea si è dotata, fin dal 1996, di una chiara legislazione in materia di dimensioni e pesi massimi consentiti per il trasporto su strada. Tuttavia, i carichi che superano tali limiti massimi - definiti dagli esperti "carichi eccezionali" - rivestono un ruolo economicamente rilevante all'interno del settore del trasporto merci su strada. Nell'accezione di "carico eccezionale" rientrano sia camper e autogrù sia carichi indivisibili di dimensioni e peso eccezionali, quali trasformatori elettrici, serbatoi per reattori chimici, fusoliere o ali di aeroplani. I trasporti eccezionali su strada devono spesso affrontare percorsi di notevole lunghezza e, in molti casi, anche attraversare i confini nazionali.

Poiché i trasporti eccezionali su strada non possono conformarsi ai requisiti stabiliti a livello europeo in materia di dimensioni e peso dei veicoli, prima di effettuare un'operazione di trasporto di questo genere è necessario munirsi di un'autorizzazione o di un permesso speciale. Le autorità competenti, da parte loro, devono verificare che i ponti attraversati durante il tragitto siano in grado di tollerare il passaggio di veicoli spesso più pesanti del normale e che le strade transitate siano abbastanza ampie da consentire il passaggio del carico in questione.

Attualmente, in assenza di un'armonizzazione in materia a livello europeo, per ottenere l'autorizzazione necessaria ad effettuare un'operazione di trasporto eccezionale su strada, i trasportatori internazionali devono rispettare un'infinità di regole e procedure, quali ad esempio quelle relative alla scorta tecnica, ai tempi di percorrenza consentiti, alle velocità di marcia autorizzate, ecc. Tali regole e procedure possono infatti variare da Stato membro a Stato membro e, talvolta, perfino da regione a regione. Ne conseguono indubbiamente ritardi e ostacoli per i trasportatori, che hanno difficoltà ad effettuare preventivi precisi dei costi o a rispettare gli impegni contrattuali assunti nei confronti di spedizionieri e clienti.

Pertanto, al fine di migliorare l'efficienza del trasporto merci a livello comunitario, la sicurezza delle operazioni di trasporto e la trasparenza legislativa nel settore dei trasporti eccezionali su strada, esperti europei del settore, Stati membri e Commissione europea hanno redatto di concerto le presenti linee guida. Un ringraziamento sentito va all'Unione internazionale dei trasporti su strada (IRU), che si è offerta di collaborare alla traduzione del presente documento nel maggior numero possibile di lingue comunitarie.

Nutro la speranza che le presenti linee guida possano riscuotere l'attenzione che meritano, visto che si prefiggono di semplificare la vita e migliorare gli standard di sicurezza di tutti coloro che operano nel settore dei trasporti eccezionali su strada.

[Firma]

## Note

1. Le presenti linee guida sulla miglior prassi sono state redatte da un gruppo di esperti designati dai singoli Stati membri e selezionati dalla Direzione generale Energia e Trasporti. Il presente documento è stato sottoposto all'esame del Gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale, il quale ha espresso parere favorevole in merito ai contenuti e al campo di applicazione (da confermare).
2. Le presenti linee guida sulla miglior prassi sono specificamente rivolte alle autorità competenti dei singoli Stati membri, ma possono costituire un utile punto di riferimento anche per tutti i soggetti direttamente o indirettamente interessati al settore dei trasporti eccezionali su strada. Il presente documento, pertanto, dovrebbe essere considerato e utilizzato come uno strumento di supporto all'adozione di prassi sicure e consolidate in tale ambito.
3. Le presenti linee guida, non costituendo un vero e proprio atto legale adottato dalla Comunità Europea, non hanno valore vincolante. L'obiettivo principale, infatti, è quello di fornire una panoramica delle conoscenze accumulate nel settore dei trasporti eccezionali su strada dagli esperti europei del ramo. Queste linee guida sono state redatte con l'ausilio degli esperti governativi dei vari Stati membri e dei soggetti a vario titolo interessati, e sono state da essi approvate. Esse si ripropongono di favorire la semplificazione e, se possibile, l'armonizzazione delle regole e delle procedure da seguire per il rilascio delle autorizzazioni relative alle operazioni di trasporto eccezionale su strada, individuando altresì le procedure passibili di miglioramento. A tale scopo, si propone l'istituzione di corridoi per i trasporti eccezionali su strada, su cui venga consentito il transito quasi automatico di veicoli con determinati requisiti e in possesso di regolare autorizzazione.
4. È necessario ricordare che, in alcuni casi particolari, gli Stati membri potrebbero prevedere l'osservanza di requisiti specifici non inclusi nelle presenti linee guida sulla miglior prassi. Si consiglia pertanto di consultare sempre le autorità competenti per ottenere informazioni aggiornate sull'eventuale esistenza di tali requisiti.
5. Il presente documento è consultabile pubblicamente: può essere infatti scaricato gratuitamente dal sito Internet della Commissione Europea (si veda l'allegato 1).
6. Le presenti linee guida sulla miglior prassi saranno regolarmente riviste e, ove necessario, aggiornate, in modo da rispecchiare i progressi compiuti dalle tecniche e dagli standard europei. Attualmente, non è possibile fornire una previsione sui tempi di tale processo di revisione. Il lettore è quindi invitato a consultare periodicamente il sito Internet della Commissione Europea per avere informazioni aggiornate sull'ultima edizione disponibile di tali linee guida (si veda l'allegato 1).

# INDICE

1.	INTRODUZIONE .....	5
2.	SOMMARIO.....	7

## 1. INTRODUZIONE

Il presente documento propone un insieme di miglior prassi da adottare in materia di trasporti eccezionali su strada. Queste linee guida, ossia una serie di regole e procedure considerate come le migliori tra quelle già in uso ed individuate da esperti in materia ad esclusivo beneficio dei professionisti del settore, rappresentano uno strumento nuovo, utile e capace di integrarsi con la legislazione e gli standard europei vigenti.

Obiettivo principale di tali linee guida è quello di contribuire allo sviluppo di un contesto normativo europeo in cui le problematiche relative alle operazioni di trasporto eccezionale su strada trans-frontaliere siano ridotte al minimo ed in cui tali operazioni possano avvenire in maniera pressoché ininterrotta.

Di anno in anno, la congestione del traffico aumenta in maniera esponenziale nei vari Stati membri. Un'alternativa ai trasporti eccezionali su strada potrebbe essere offerta dalle vie di navigazione e dalle reti ferroviarie. In particolare, si consiglia di valutare le potenzialità offerte dalle vie di navigazione interne e dal trasporto marittimo a corto raggio, due metodi che consentono di trasportare carichi maggiori per distanze assai più lunghe e di limitare l'impatto ambientale e la congestione del traffico. Tali modalità di trasporto alternative, tuttavia, presentano diversi limiti, e molto spesso il ricorso ad operazioni di trasporto eccezionale su strada risulta inevitabile, nonostante l'alto onere economico ad esse correlato. Le autorità pubbliche dovrebbero pertanto impegnarsi a creare un quadro di riferimento comune con regole e procedure che, sebbene non perfettamente armonizzate, permettano una sostanziale riduzione della burocrazia e dei problemi logistici associati ai trasporti eccezionali su strada trans-frontalieri.

Occorre ricordare che i contenuti delle presenti linee guida riguardano specificamente il settore dei trasporti eccezionali su strada. Poiché il presente documento non è legalmente vincolante, per effettuare un'operazione di trasporto eccezionale su strada è tuttora necessario rispettare la relativa legislazione comunitaria, la legislazione nazionale in materia e le normative compatibili con la legislazione comunitaria, da applicare in modo non discriminatorio.

Il gruppo di esperti dell'Unione Europea definisce un trasporto eccezionale su strada come un veicolo, o una combinazione di veicoli, dotato di carico indivisibile o non provvisto di carico, che può essere trasportato solo superando almeno uno dei limiti massimi relativi alle dimensioni e/o al peso totale (o al peso sull'asse o sul carrello) stabiliti dalla direttiva 96/53/CE<sup>1</sup> e dalla legislazione nazionale in materia. Le presenti linee guida sulla miglior prassi trattano anche del trasporto di autogrù e di macchine semoventi. Per tale ragione si è preferito non utilizzare la locuzione "trasporti di carichi eccezionali", bensì quella di "trasporti eccezionali su strada".

Nell'ambito dei trasporti eccezionali su strada, esistono grandi differenze fra le regole e le procedure attualmente applicate nei diversi Stati membri. Tali differenze rispecchiano la necessità, da parte degli Stati membri, di verificare che le operazioni di trasporto eccezionale su strada avvengano in condizioni di sicurezza e che il relativo impatto sull'economia e sulla viabilità stradale sia minimo. In particolare, le autorità pubbliche debbono assicurarsi che i ponti attraversati durante il tragitto siano in grado di tollerare carichi degli assi e del veicolo spesso superiori al normale. È necessario altresì verificare che le strade transitate siano abbastanza ampie da consentire il passaggio del carico in questione, e che la scelta dell'itinerario non comporti rischi per gli altri utenti della strada, evitabili tramite l'utilizzo di una scorta tecnica o di polizia.

Il presente documento si ripropone di favorire la semplificazione e l'armonizzazione spontanea delle norme relative ai trasporti eccezionali su strada, incoraggiando l'utilizzo delle più aggiornate tecnologie dell'informazione e degli strumenti più moderni per la gestione delle procedure di richiesta e di rilascio delle autorizzazioni. Il gruppo di esperti ritiene che, anche nel caso in cui non sia indispensabile un'armonizzazione completa, dovrebbe comunque essere possibile accedere con facilità alle informazioni sulle regole e le procedure applicate nei vari Stati membri.

---

<sup>1</sup> Direttiva del Consiglio Europeo 96/53/CEC 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)

A causa della diversità di regole e procedure tra Stato e Stato, risulta tuttora difficile per i trasportatori internazionali individuare chiaramente tutti i requisiti necessari al rilascio delle autorizzazioni. Tra le principali divergenze figurano:

- il tempo necessario per il rilascio di un'autorizzazione, che può variare da due giorni lavorativi a due mesi;
- i diversi requisiti previsti dagli Stati membri per il rilascio di un'autorizzazione;
- le regole diverse per i veicoli di scorta (scorta tecnica e/o di polizia);
- differenze significative in materia di segnalazione dei veicoli;
- la dimostrazione, necessaria in alcuni casi, che sono state contattate società di trasporto diverse per verificare la possibilità di ridurre il peso e/o le dimensioni del carico;
- differenze fra gli Stati membri nell'ambito di applicazione dell'autorizzazione, che può comprendere l'intera società di trasporti, il singolo veicolo o un carico specifico;
- la grande varietà di moduli di richiesta per le operazioni di trasporto eccezionale su strada;
- differenze nella documentazione relativa al veicolo che è necessario presentare.

Nonostante tali differenze costituiscano un impedimento alla circolazione di beni e servizi all'interno dell'Unione Europea, alle singole autorità nazionali viene comunque riconosciuto il diritto di assicurare la sicurezza stradale e l'integrità delle infrastrutture.

## **2. SOMMARIO**

Il Capitolo 3, dopo una breve descrizione dell'attuale contesto normativo europeo in materia di richiesta e rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali su strada, illustra alcune proposte volte a snellire le procedure amministrative, migliorare le condizioni in cui operano importanti settori dell'economia europea, in particolar modo quello manifatturiero e quello edile, e rendere le operazioni di trasporto eccezionale su strada più rapide e prevedibili. Viene inoltre proposta l'adozione di uno sportello unico, ossia un unico ufficio cui i trasportatori possano rivolgersi per presentare domanda ed ottenere la relativa autorizzazione in caso di trasporti eccezionali su strada.

Il capitolo 4 propone l'adozione di una carta di circolazione unica a livello comunitario, specificamente pensata per i veicoli adibiti a trasporti eccezionali su strada e che tenga nella debita considerazione le prassi attualmente in vigore in alcuni Stati membri. Tale documento conterrebbe tutte le informazioni relative all'operazione di trasporto eccezionale su strada che non figurano nel libretto di circolazione del veicolo e necessarie alle autorità competenti per il rilascio dell'autorizzazione. A tale scopo, si avanza la proposta di adozione di una carta di circolazione europea speciale per autocarri e rimorchi (SERT), in grado di venire incontro alle necessità delle autorità deputate al rilascio delle autorizzazioni nei singoli Stati membri.

Il capitolo 5 illustra i principi che dovrebbero ispirare lo sviluppo di corridoi europei per i trasporti eccezionali su strada affinché possano essere semplificate le operazioni di trasporto trans-frontaliere. La programmazione di trasporti eccezionali su strada trans-frontalieri è attualmente un'operazione estremamente difficile, a causa della grande varietà di regole e procedure adottate dai singoli Stati membri e dei diversi tempi di attesa per il rilascio delle autorizzazioni. Data l'importanza crescente dei trasporti eccezionali su strada per l'economia europea nel suo complesso, si ritiene che l'adozione di corridoi in cui consentire il passaggio quasi automatico di veicoli che rispettano determinati requisiti e dispongono della relativa autorizzazione possa favorire la crescita economica a livello UE.

Il capitolo 6 recepisce le indicazioni del gruppo di esperti in materia di segnaletica e segnalazioni, proponendo l'adozione di un sistema di segnalazione visiva relativamente semplice e tuttavia di grande efficacia. A tale riguardo, si è ritenuto opportuno stabilire delle regole condivise a livello comunitario, nonostante la densità di traffico possa variare considerevolmente da Stato a Stato, e perfino da regione a regione. Tale capitolo propone un pacchetto di norme relative a segnaletica e segnalazioni adottabile da ogni Stato membro. Ove necessario, lo Stato membro potrebbe prevedere l'adozione di ulteriori requisiti, ad integrazione di tale pacchetto, per garantire la sicurezza del trasporto anche in condizioni climatiche estreme.

Il capitolo 7, complementare al capitolo precedente, è dedicato al servizio di scorta. In alcuni Stati membri, i trasporti eccezionali su strada che superano certe dimensioni e/o pesi limite stabiliti in ambito nazionale devono essere accompagnati da una scorta di polizia, da una scorta tecnica o da una scorta mista. Compito principale della scorta è quello di mettere in guardia gli altri utenti della strada e di proteggerli da eventuali pericoli collegati al trasporto eccezionale su strada. La scorta, quindi, svolge un'importante funzione di avvertimento.

Il capitolo 8 è interamente dedicato alle macchine semoventi, una categoria speciale di veicoli per il trasporto eccezionale su strada in cui è il veicolo stesso a non rispettare la legislazione europea in materia di dimensioni e pesi massimi autorizzati. L'enorme rilevanza economica ricoperta da tale categoria di veicoli ne giustifica la trattazione nelle presenti linee guida sulla miglior prassi.