

Prot. 74/MC/mti

Roma, 2 agosto 2018

On. Edoardo Rixi
Sottosegretario di Stato
per le Infrastrutture e i Trasporti
segreteria.ssrixi@mit.gov.it
giorgio.cavalli@mit.gov.it

OGGETTO: TRASPORTI ECCEZIONALI – DIRETTIVA MIT 15.6.2017 N.293

Mancata applicazione degli indirizzi – Richiesta di intervento urgente

Gentilissimo Sottosegretario,

CNA Fita, Confartigianato Trasporti e Legacoop Servizi in funzione del loro ruolo di tutela e rappresentanza dei propri iscritti, facendo seguito all'incontro tenutosi presso il Ministero il 26 Luglio c.a. in cui si invitava a fornire documentazione scritta circa le specifiche criticità del settore, di seguito segnalano la situazione che da diverso tempo sta interessando il comparto delle IMPRESE SPECIALIZZATE NEI TRASPORTI ECCEZIONALI chiedendo un tempestivo intervento risolutore.

PREMESSO

- Che il comparto delle imprese specializzate nel servizio dei trasporti eccezionali, è rappresentato da oltre 400 aziende con circa 5.000 addetti. In termini di merce trasportata si distinguono: manufatti (56% dei ricavi per il 33% dei soggetti); prodotti metallurgici (40% per il 25%); laterizi ed altri materiali da costruzione (35% per il 19%). Le imprese sono organizzate nella metà dei casi in forma societaria (29% di capitali e 21% di persone). Il parco veicolare di questo comparto è composto da circa 6.000 mezzi
- Che la burocrazia, i tempi delle procedure amministrative e politiche, stanno paralizzando non solo il comparto delle imprese specializzate nei trasporti eccezionali e/o svolti in condizioni di eccezionalità ma anche l'industria che è obbligata ad utilizzare questa tipologia di mezzi per la mole dei suoi manufatti non essendo tecnicamente possibili soluzioni alternative per ridurre pesi e dimensioni
- Che gli ultimi incidenti che hanno coinvolto veicoli eccezionali o che comunque hanno interessato ponti e cavalcavia (Annone Brianza: 26.10.2016 - autostrada A14 all'altezza di Ancona Sud: 9.3.2017, Caluso: 23.5.2018), hanno fatto riemergere una serie di problematiche che si stanno ripercuotendo in maniera pesante sul regolare andamento dell'attività di questo peculiare tipo di trasporto e su tutto il suo mercato di riferimento
- Che tra i principali fattori da cui originano e si acquiscono le criticità che stanno interferendo negativamente sui trasporti eccezionali ed in condizione di eccezionalità, vi è sicuramente il contesto del sistema infrastrutturale viario italiano che, in molte circostanze, risulta essere

sufficientemente datato, carente di un archivio nazionale delle strade (art. 226 C.d.S. - art. 401 del DPR 495/92 - Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada) ed infine, le procedure autorizzative degli enti competenti che sono decisamente eterogenee

- Che della situazione descritta ne risente particolarmente la viabilità che interessa i “ponti stradali” di II Categoria, progettati negli anni '60 (o antecedenti) nonché quelli degli anni '80, risultando, all'epoca, afferenti a viabilità del tutto secondaria o interpodereale
- Caso emblematico è quello dei ponti di Casalmaggiore, Roccabianca/ponte Verdi – Cremona, Piacenza e Pavia Ponte della Becca che rischiano di isolare i due territori di Lombardia ed Emilia Romagna frenando irrimediabilmente lo sviluppo delle economie che interessano i due versanti del fiume Po
- Che gli incidenti richiamati, hanno riacceso i riflettori su questa situazione ed implementato l'inquietudine di chi deve assicurare le dovute condizioni di sicurezza della viabilità
- Che a seguito di ciò, ci segnalano che, gli enti preposti alle verifiche dello stato delle infrastrutture viarie, stanno assumendo atteggiamenti scomposti e difformi con restrizioni nel rilascio delle autorizzazioni e procedure che riversano indebitamente sulle imprese costi di verifiche ed altre adempienze

CONSIDERATO

- Che, proprio al fine di eliminare le difformità tra enti, concessionari e normativa nazionale, istituire in tutta Italia il Catasto delle reti stradali, allinearsi agli indirizzi del Codice della Strada era stata emanata la Direttiva MIT n° 293/2017 “in materia di autorizzazioni alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità”
- Che pertanto obiettivo della Dir. N°193/2017 era quello di fornire agli enti proprietari e gestori di strade, riferimenti certi ed uniformi, in modo da contribuire a superare le criticità presenti nel rilascio delle autorizzazioni, anche attraverso lo snellimento e la razionalizzazione delle procedure per i permessi
- Che i contenute della Direttiva, rappresentano sostanzialmente delle “linee guida di buon senso” e non hanno la forza normativa di imporsi all'autonomia legislativa riconosciuta alle Regioni ovvero alla loro potestà di dettare norme di rango primario
- Che anche per quanto sopra evidenziato, nonostante la diffusione della sopra richiamata Direttiva MIT n° 293/2017, la situazione di criticità è rimasta immutata se non addirittura peggiorata
- Che il rimpallo delle responsabilità determina l'allungamento dei tempi per il rilascio delle autorizzazioni, la conseguente paralisi delle spedizioni con i costi delle verifiche che vengono spesso sostenuti dalle imprese
- Che in particolare vengono ribadite le seguenti persistenti criticità

CATASTO DELLE STRADE

ISTITUZIONE PUBBLICAZIONE ED AGGIORNAMENTO DEL CATASTO NAZIONALE DELLE STRADE

TESTO – SINTESI

“Gli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni alla circolazione di trasporti e di veicoli eccezionali di cui all'articolo 10, comma 6, del Nuovo Codice della strada (nel seguito Codice), qualora non lo abbiano già fatto, devono istituire e pubblicare il catasto stradale della rete viaria di loro competenza, aggiornando i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della stessa, ivi comprese le caratteristiche di percorribilità da parte dei mezzi d'opera e tutte le informazioni necessarie per il tempestivo rilascio delle autorizzazioni, con particolare riferimento alle eventuali opere d'arte, ai sensi dell'articolo 226 del Codice, e degli articoli 20 e 401, comma 2, del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (nel seguito Regolamento)”.

D. Lgs 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni - Art. 226. Organizzazione degli archivi e dell'anagrafe nazionale.

1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito l'**ARCHIVIO NAZIONALE DELLE STRADE**, che comprende tutte le strade distinte per categorie, come indicato nell'art. 2.
2. Nell'archivio nazionale, per ogni strada, devono essere indicati i dati relativi allo **stato tecnico e giuridico della strada**, al traffico veicolare, agli incidenti e allo stato di percorribilità anche da parte dei veicoli classificati mezzi d'opera ai sensi dell'art. 54, comma 1, lettera n), che eccedono i limiti di massa stabiliti nell'art. 62 e nel rispetto dei limiti di massa stabiliti nell'art. 10, comma 8.
3. **La raccolta dei dati avviene attraverso gli enti proprietari della strada, che sono tenuti a trasmettere all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale tutti i dati relativi allo stato tecnico e giuridico delle singole strade**, allo stato di percorribilità da parte dei veicoli classificati mezzi d'opera ai sensi dell'art. 54, comma 1, lettera n), nonché i dati risultanti dal censimento del traffico veicolare, e attraverso il Dipartimento per i trasporti terrestri, che è tenuta a trasmettere al suindicato Ispettorato tutti i dati relativi agli incidenti registrati nell'anagrafe di cui al comma 10.
4. **In attesa della attivazione dell'archivio nazionale delle strade**, la circolazione dei mezzi d'opera che eccedono i limiti di massa stabiliti nell'art. 62 potrà avvenire solo sulle strade o tratti di strade non comprese negli elenchi delle strade non percorribili, che annualmente sono pubblicati a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella Gazzetta Ufficiale sulla base dei dati trasmessi dalle società concessionarie, per le autostrade in concessione, dall'A.N.A.S., per le autostrade e le strade statali, dalle regioni, per la rimanente viabilità. Il regolamento determina i criteri e le modalità per la formazione, la trasmissione, l'aggiornamento e la pubblicazione degli elenchi.

Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - Art. 401. - Archivio nazionale delle strade (art. 226 C.s.).

1. L'**archivio nazionale delle strade**, che **deve contenere**, ai sensi dell'articolo 226, commi da 1 a 4, tutti i **dati relativi allo stato tecnico e giuridico delle strade** con indicazioni del traffico veicolare e degli incidenti, **è completamente informatizzato e distinto in cinque sezioni ad accesso diretto, fra loro interconnesse, capaci di fornire una visione selezionata o complessiva dei dati da cui risultano popolate.**
2. **La prima sezione contiene l'elenco delle strade distinte per categorie**, come indicato dall'articolo 2 del codice; **per ogni strada è indicato lo stato tecnico e giuridico della stessa**, con i relativi **dati concernenti la strada in sé**, la sua **percorribilità nei vari tratti**, le **caratteristiche tecniche geometriche e strutturali delle infrastrutture**, le caratteristiche dei mezzi circolanti e le eventuali limitazioni di traffico anche temporanee, nonché tutte le occupazioni, le pertinenze, gli edifici, gli attraversamenti, giusta gli articoli da 20 a 33 del codice.

STATO DI APPLICAZIONE - CRITICITÀ

La Direttiva n. 293/2015, nelle more della pubblicazione del catasto stradale, avrebbe dovuto stimolare gli enti proprietari a garantire l'ottimale espletamento delle procedure di rilascio delle autorizzazioni con l'individuazione dei transiti più sicuri che non necessitano di frequenti verifiche di sicurezza.

La stragrande maggioranza degli enti territoriali è **ben lungi dalla realizzazione di un “catasto delle strade” (1992= Art. 226 C.d.S. - Art. 401, DPR 495/92 - Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada)**. L'individuazione dei transiti più sicuri ed i conseguenti oneri da sostenere, confligge, spesso, con le disponibilità economiche degli Enti territoriali; da ciò deriva un **maggiore irrigidimento delle procedure e la richiesta sistematica di asseverazioni dello stato delle infrastrutture a carico delle imprese richiedenti l'autorizzazione al transito.**

L'ente non dispone degli importi necessari e pertanto, **rappresenta alle imprese la necessità di ribaltare i costi delle verifiche sui richiedenti le autorizzazioni** per i transiti eccezionali e/o in condizioni di eccezionalità.

STATO DI APPLICAZIONE ALLA DATA DEL 31 LUGLIO 2018 – CRITICITÀ RICONTRATE

ISTRUTTORIA PREVENTIVA

TEMPISTICA DELLE COMUNICAZIONI

TESTO – SINTESI

“ L’articolo 10, commi 9 e 10, del Codice, impone l’esecuzione di una accurata **istruttoria**, in riferimento alle **caratteristiche del materiale trasportato**, alle **caratteristiche dei veicoli impiegati nel trasporto** e alle **caratteristiche delle strade interessate dal transito**.

..... Ad istruttoria conclusa, nell’autorizzazione dovranno essere indicati esplicitamente i percorsi e gli elenchi di strade compatibili con il transito, **evitando indicazioni generiche a “tutte le strade”** della rete di competenza, a meno che questa nella sua interezza risulti compatibile con il veicolo o trasporto eccezionale che si intende autorizzare”.

STATO DI APPLICAZIONE - CRITICITÀ

La Direttiva evidenzia che nelle autorizzazioni **dovranno essere esplicitati i percorsi e gli elenchi delle strade compatibili col transito**, evitando le indicazioni generiche finora adottate (“tutte le strade”), a meno che l’intero itinerario risulti compatibile col transito eccezionale.

Spesso gli enti preposti al rilascio pretendono che, da parte delle imprese, le **comunicazioni dei percorsi avvenga 48 ore prima e che essi vengano inviati a tutti i comuni interessati dal transito**.

Risulta molto arduo uniformarsi a tali tempistiche dato che, frequentemente, le assegnazione dei viaggi vengono effettuate la sera prima per eseguirle il giorno dopo.

In particolare viene segnalato che alcune province prescrivono l’obbligo di invio, almeno 48 ore prima, di una **mail alla Polizia Stradale ed ai comuni interessati**, imponendo anche la **presenza, a bordo del veicolo, della stampa delle comunicazioni** effettuate da esibire, successivamente, agli organi di controllo.

ISTRUTTORIA PREVENTIVA

TRASPORTI ECCEZIONALI PER MASSA

TESTO – SINTESI

*“..... Si richiama soprattutto l’attenzione sul fatto che, in caso di **eccedenza di massa**, quale che sia il tipo di **autorizzazione**, la stessa può essere rilasciata solo per masse complessive inferiori alla portata compatibile con le opere d’arte, anche nel caso quest’ultima risulti inferiore alla massa complessiva massima risultante dalla carta di circolazione dei veicoli. In linea generale, con riguardo alle strade, sono pertanto autorizzabili solo masse eccezionali inferiori o uguali al carico massimo sopportabile in sicurezza dalla infrastruttura, ed in particolare rispetto alle opere d’arte.....”*

*A tale riguardo, e con riferimento a quanto indicato al punto 1 che precede, gli **enti proprietari o gestori di opere d’arte asservite alla viabilità degli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni** devono tempestivamente comunicare a questi ultimi ogni limitazione di portata o impedimento, temporaneo o permanente, riguardanti tali opere*”

STATO DI APPLICAZIONE - CRITICITÀ

Nel caso di trasporti che utilizzano veicoli **eccezionalità per massa**, è stato specificato che **potranno essere rilasciate autorizzazioni per masse inferiori o uguali al carico massimo sopportabile in sicurezza dalla infrastruttura**, in particolare dall’opera viaria (es. cavalcavia).

Nel caso di trasporti ex articolo 10, comma 2 lettera b) del CdS (blocchi di pietra, coils, elementi prefabbricati) se necessario il carico dovrà essere ridotto fino a ricondurre la massa entro i limiti di portata dell’infrastruttura.

Gli enti proprietari o gestori di opere viarie asservite alla viabilità degli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni dovranno comunicare a questi ultimi i limiti di portata e gli impedimenti dell’opera.

Anche in questo caso le verifiche degli eventuali impedimenti dell’opera, sono frequentemente **demandati alle imprese che pertanto ne devono sostenere gli oneri.**

STATO DI APPLICAZIONE ALLA DATA DEL 31 LUGLIO 2018 – CRITICITÀ RISCONTRATE

ISTRUTTORIA PREVENTIVA

NULLA OSTA AD ALTRI ENTI PROPRIETARI

TESTO – SINTESI

“..... Si rammenta che la **richiesta di nulla osta** ad altri enti proprietari di strade interessate dal transito **è di competenza dell’ente autorizzante.**

In tal caso il **rilascio del nulla osta** presuppone l’espletamento di una **analoga attività istruttoria**, che **non può essere legittimamente surrogata da dichiarazioni demandate al richiedente l’autorizzazione**, in particolare quelle riferite alla idoneità dei manufatti e delle opere d’arte esistenti lungo le strade che sono interessate dal transito.

Potrà essere **eventualmente presa in esame** documentazione tecnica presentata dal richiedente inerente l’idoneità di manufatti o opere d’arte sottoscritta da professionista abilitato.....”

STATO DI APPLICAZIONE - CRITICITÀ

Viene esplicitato che la **richiesta di nulla osta ad altri enti proprietari** di strade interessate dal transito **è di competenza dell’ente autorizzante.**

La procedura è spesso causa di **allungamento dei tempi di rilascio** delle autorizzazioni.

In particolare, **gli operatori di alcune regioni denunciano tempi di rilascio di circa tre mesi** (rispetto ai 15 previsti) **nei casi in cui le infrastrutture sono, ad esempio, di proprietà-gestite di ANAS** e l’autorizzazione la deve rilasciare la Soc. Autostrade.

Sono pertanto emerse specifiche **richieste di maggior rapidità di autostrade nel rilascio di nullaosta** per il transito su cavalcavia sovrastanti l’autostrada di proprietà-gestione Anas e/o province.

ISTRUTTORIA PREVENTIVA

ESPLETAMENTO ISTRUTTORIA PER IL RILASCIO DEL NULLA OSTA

TESTO – SINTESI

“..... Si rammenta che la **richiesta di nulla osta** ad altri enti proprietari di strade interessate dal transito **è di competenza dell’ente autorizzante.**

In tal caso il **rilascio del nulla osta** presuppone l’espletamento di una **analoga attività istruttoria**, che **non può essere legittimamente surrogata da dichiarazioni demandate al richiedente l’autorizzazione**, in particolare quelle riferite alla idoneità dei manufatti e delle opere d’arte esistenti lungo le strade che sono interessate dal transito.

Potrà essere **eventualmente presa in esame** documentazione tecnica presentata dal richiedente inerente l’idoneità di manufatti o opere d’arte sottoscritta da professionista abilitato.....”

STATO DI APPLICAZIONE - CRITICITÀ

Il provvedimento MIT n° 293/2017, specifica che **il rilascio del nulla osta presuppone l’espletamento di una istruttoria che non può essere surrogata da dichiarazioni demandate al richiedente l’autorizzazione.**

Pertanto viene previsto che **“potrà”** essere presa in esame **documentazione tecnica presentata dal richiedente l’autorizzazione** inerente l’idoneità delle opere viarie sottoscritta da professionista abilitato.

Ci viene invece segnalato che l’istruttoria in capo all’Ente è **spesso sostituita da dichiarazioni sottoscritte da professionisti i cui oneri ricadono tra i costi che devono sopportare le imprese.**

Va stigmatizzato che la suddetta circostanza **è ancor più rilevante nei casi in cui l’autorizzazione riguarda i “mezzi d’opera”.**

Questi mezzi, in cui sono comprese, ad esempio, le **“betoniere”** e le **“autogrù semoventi”**, per le loro caratteristiche operative, **possono attraversare una molteplicità di strade** che potrebbero ricadere sotto la **proprietà-gestione di innumerevoli soggetti** con la conseguenza di una **moltiplicazione dei costi a carico delle imprese proporzionale alle dichiarazioni che rilasciano i professionisti e conseguenti alle richieste degli enti.**

ISTRUTTORIA PREVENTIVA

SPESE PER SOPRALLUOGHI ED ACCERTAMENTI TECNICI

TESTO – SINTESI

*“In caso di **richieste consecutive** volte all’ottenimento dell’ autorizzazione per il transito di veicoli o di trasporti eccezionali sulla **medesima infrastruttura**, che presentino le stesse caratteristiche di base, l’ente autorizzante, a seguito delle sue valutazioni sugli schemi di carico presentati e all’esame di compatibilità con le indicazioni di carico limite ammissibile fornite sulle strutture soggette al transito (con e senza specifiche prescrizioni di transito) **imputerà le spese** per sopralluoghi, accertamenti tecnici e opere di rafforzamento non provvisorie **una volta sola al primo richiedente**, a meno che non si tratti di **richieste simili presentate contemporaneamente**, nel qual caso gli oneri sono **ripartiti tra i vari soggetti richiedenti**”.*

STATO DI APPLICAZIONE - CRITICITÀ

Se l’ente ha conseguito una asseverazione che consente il transito ad un veicolo con determinate caratteristiche, **tale asseverazione dovrebbe consentire il transito successivo per tutti i veicoli con analoghe caratteristiche e per una validità che duri nel tempo anche se con scadenza prestabilita; contrariamente** ci segnalano che spesso le spese vengano **imputate più volte**, anche per i richiedenti successivi al primo che sono interessati alla medesima infrastruttura e che utilizzano veicoli aventi stesse caratteristiche

COORDINAMENTO TRA ENTI

SPORTELLI UNICI DI COORDINAMENTO TRA GLI ENTI

TESTO – SINTESI

*“L’articolo 14, comma 1, del Regolamento, prevede l’adozione di **procedure telematiche e l’istituzione di sportelli unici per l’accettazione e la gestione delle domande e il rilascio delle autorizzazioni, anche a fini di coordinamento e di scambio di informazioni**; gli enti a ciò preposti sono pertanto **formalmente invitati a dare piena attuazione alle suddette previsioni regolamentari, e ad adottare la massima uniformità nell’indicare le necessarie prescrizioni da rispettare durante il transito**”.*

Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - Regolamento attuativo del Codice della Strada, Articolo 14 - (Art. 10 Cod. Str.) Domande di autorizzazione.

1. Le **domande per ottenere l’autorizzazione alla circolazione per i veicoli eccezionali o per i trasporti in condizione di eccezionalità** devono essere presentate su carta resa legale, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1982, n. 955, all’ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari ed alle regioni per la rimanente rete viaria. Le regioni possono delegare alle province le competenze relative all’autorizzazione alla circolazione di cui all’articolo 10, comma 6, del codice. In tale caso ciascuna provincia ha competenza a rilasciare l’autorizzazione sull’intero territorio regionale, previo nulla osta delle altre province. Ai fini della **massima semplificazione e della gestione in tempo reale delle domande**, gli **enti proprietari di strade o i loro concessionari** adottano **apposite procedure telematiche**, con imposta di bollo corrisposta in modo virtuale; gli stessi **possono costituire consorzi o stipulare convenzioni tra loro al fine di istituire **SPORTELLI UNICI per l’accettazione, la gestione delle domande ed il rilascio delle relative autorizzazioni****; a fini di **coordinamento e di scambio di informazioni**, possono, inoltre, richiedere **l’interconnessione con i rispettivi sistemi informativi e con quelli della Direzione generale per la motorizzazione**.

STATO DI APPLICAZIONE - CRITICITÀ

Il provvedimento richiama l’utilizzo delle procedure telematiche e **l’istituzione di sportelli unici per il rilascio delle autorizzazioni**, anche ai fini di coordinamento e di scambio di informazioni tra gli enti proprietari delle strade. Nella fase istruttoria tra i vari enti, in particolare per quanto attiene il rilascio di nulla osta al transito da parte di enti proprietari diversi da quello che autorizza il trasporto, **è esclusa l’applicazione del silenzio-assenso, salvo non siano disponibili e pubblicate le indicazioni aggiornate di percorribilità nell’ambito del catasto viario**.

Nell’intero territorio italiano, **tra i vari enti, anche nello stesso livello regionale, emerge una diffusa difformità di comportamento circa le modalità di rilascio delle autorizzazioni per il transito dei veicoli eccezionali e/o in condizione di eccezionalità**.

Questa è tra le **lacune più consistenti ed evidenti della Direttiva MIT 15 Giugno 2017 n°293** che richiama proprio alcuni adempimenti quali il **catasto delle strade ed il coordinamento tra Enti**.

Lo sportello unico invocato dalla Direttiva, che avrebbe potuto ovviare a queste criticità, **è stato attuato da pochissime virtuose realtà territoriali**. La **Regione Lombardia** è una delle poche realtà che hanno predisposto (Deliberazione n° X / 6931 del 24.07.2017) delle **“linee guida” quale strumento di semplificazione, razionalizzazione ed omogeneizzazione delle procedure autorizzative**, rispondendo così alle esigenze sia degli Enti autorizzanti, sia degli operatori del settore (in tal senso ha agito anche la **Provincia di Venezia** che ha sottoscritto protocolli d’intesa per l’utilizzo del suo programma di gestione delle pratiche relative ai trasporti eccezionali con le regioni **Veneto, Friuli Venezia Giulia ed Emilia-Romagna** nonché con la **Provincia di Roma** e con quella **autonoma di Trento**).

La Lombardia ha istituito quindi un **Tavolo di coordinamento tra Regione, province, altri soggetti proprietari e/o gestori della rete stradale infrastrutturale e operatori**, in cui affrontare congiuntamente le tematiche di settore anche formulando proposte normative.

Si auspica uno stimolo che possa immediatamente far muovere gli enti verso l’istituzione e diffusioni degli sportelli unici regionali e, perché no, ipotizzarne uno a livello nazionale

CHIEDONO

- Che siano urgentemente introdotte le misure e gli accorgimenti più idonei per **dare effettiva applicazione a quanto previsto dalla Direttiva n° 293 del 15.06.2017**
- Che vengano effettivamente **superate tutte le criticità relative a difformità e tempi eccessivamente lunghi delle procedure di emissione degli atti autorizzativi, oneri di accertamento impropriamente messi a carico delle imprese**
- Che sia **effettivamente promossa la collaborazione tra pubbliche amministrazioni** per razionalizzare l'utilizzo delle competenze e le risorse a disposizione, anche informatiche, per **dare applicazione e replicare le buone prassi già sperimentate**, per favorire una gestione più efficiente ed efficace, per **migliorare i servizi per le imprese del comparto**
- Che, dopo 25 anni dall'introduzione delle loro previsioni, nella logica della semplificazione, siano **effettivamente determinate le condizioni per l'istituzione di sportelli unici regionali** (ovvero nazionale) **e dell'archivio nazionale delle strade** focalizzando le energie sulla gestione e manutenzione della rete stradale in modo da **facilitare e semplificare le procedure di rilascio** e gestione delle autorizzazioni nonché **individuare agevolmente percorsi alternativi e sicuri**
- Che sia **istituito un tavolo permanente** fra tutti gli operatori del comparto e tutti gli stakeholder con l'obiettivo di affrontare le specifiche problematiche e realizzare delle **"linee guida di buona prassi"**
- Il problema del transito in sicurezza nelle infrastrutture viarie, **non riguarda soltanto i trasporti eccezionali e/o in condizioni di eccezionalità. Le criticità di ponti, cavalcavia e sovrastrutture viarie che sistematicamente stanno emergendo in più parti del sistema stradale italiano, rischiano di isolare regioni importanti come, ad esempio, quelle che interessano i due versanti del fiume Po' (Lombardia - E. Romagna) per le quali si richiede un intervento urgente.**

Buona parte del sistema infrastrutturale viario italiano è datato e, anche per questo, determina preoccupazione e criticità di ogni genere che si ripercuotono su soggetti proprietari-gestori ed utilizzatori.

Nel comune interesse, **non è più possibile rimandare l'avvio di una strategia uniforme che chiarisca le procedure da attuare e garantisca sicurezza, certezza di percorribilità, contenimento dei costi, dei tempi amministrativi per il rilascio delle pratiche e conseguentemente, la regolarità dei transiti.**

Fiduciosi di un suo cortese riscontro, porgiamo

Distinti Saluti

Per le Associazioni

Mauro Concezzi