



NOTA SU BOZZA DIRETTIVA IN MATERIA DI AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI ECCEZIONALI E DEI TRASPORTI IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITA'

La bozza di Direttiva in esame è finalizzata a dare sistematicità ai processi di autorizzazione dei trasporti eccezionali lungo la rete viaria stradale e autostradale del Paese, ciò in ragione della necessaria tutela e sicurezza della circolazione e dei manufatti, anche a valle di recenti crolli di cavalcavia che hanno fatto registrare perdite umane.

L'UPI condivide pienamente tali finalità.

La bozza di Direttiva raccoglie e prescrive tutte le attività e le azioni connesse alle autorizzazioni, ed investe fortemente l'attività amministrativa degli enti proprietari e/o gestori delle strade, nonché di quelli deputati al rilascio delle autorizzazioni stesse.

Per le Province vi è una sostanziale coincidenza tra enti proprietari (circa 120 km di rete) ed enti che rilasciano le autorizzazioni, su delega regionale, ma le suddette prescrizioni purtroppo non sempre sono coincidenti con la realtà organizzativa e finanziaria degli enti.

Di seguito le principali osservazioni alla bozza di direttiva:

- 1) Catasto delle strade. Pur avendo tutte le Province, quale obbligo del Codice della Strada, un loro catasto stradale, è fuor di dubbio che l'aggiornamento dei “*dati relativi allo stato tecnico e giuridico della stessa, ivi comprese le caratteristiche di percorribilità da parte dei mezzi d'opera*”, può rappresentare in larga parte dei casi un onere finanziario assolutamente insostenibile, situazione che si affianca alla carenza di personale tecnico adeguato. In tal senso si ricorda la reiterata richiesta formulata in questi anni al Governo, circa la necessità di acquisire personale altamente professionalizzato. Ciò in ragione della ben nota situazione finanziaria delle Province a valle dell'attuazione della legge Delrio n. 56/14, dove si è prescritto un dimezzamento (dal 2015) del personale in dotazione, trasferendo ad altre amministrazioni circa 20 mila unità: considerato il blocco totale del turn over e l'impossibilità di procedere ad alcuna fattispecie di incarico anche temporaneo, molti enti sono totalmente sotto organico (quando non privi) rispetto al personale idoneo al pur necessario aggiornamento del catasto con i dati tecnici richiesti;
- 2) Istruttoria preventiva. Vale quanto sopra indicato: l'analisi e l'istruttoria del materiale trasportato nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati oggetto di autorizzazione, non può prescindere da un numero congruo di operatori tecnici debitamente specializzati, mentre nella realtà in molte province opera solo personale amministrativo.

Va sottolineata la complessità, come è facile immaginare, del coordinamento tra enti: l'individuazione di percorsi alternativi non può prescindere, ad esempio, da un contemporaneo aggiornamento del catasto nei termini sopra richiamati, di tutti i comuni e di tutte le autostrade o tratte di rete statale o regionale; altrettanto complesso appare, soprattutto in questi ultimi mesi, il coordinamento tra enti gestori della sede stradale di transito e gli enti proprietari di ponti o cavalcavia, data la pluralità dei soggetti interessati e delle diverse modalità di comportamento circa la regolamentazione del transito.

Si ricorda inoltre nel merito, che sempre a valle della legge n. 56/14, vi è stata una forte riduzione del numero di addetti alla polizia provinciale, e dunque l'attività di coordinamento per eventuali scorte tecniche o temporanei blocchi della circolazione deve avvenire con organi di polizia stradali diversi da quelli che un tempo erano sotto la diretta competenza delle Province.

In estrema sintesi, la messa "a sistema" del regime autorizzatorio dei transiti di veicoli eccezionali appare il necessario salto di qualità del sistema Paese, stante anche il progressivo deterioramento dei manufatti e delle opere d'arte stradali di rilievo spesso in precario stato di manutenzione.

Ciò però non può prescindere dalla necessaria consapevolezza dell'attuale situazione degli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni, nel caso specifico delle Province.

Come è ben noto al Governo, l'UPI ha da diversi mesi ormai, rappresentato e documentato come il livello di finanziamento delle funzioni fondamentali assegnate dalla legge alle Province, sia ormai sotto la soglia di sostenibilità: i tributi propri provinciali (segnatamente imposta Rcauto e I.P.T.) vengono in larga parte recuperati dallo Stato e non affluiscono più alle casse delle Province; già ora in alcuni enti si segnalano difficoltà di cassa che mettono a rischio il pagamento delle retribuzioni.

Ed ancora, l'UPI ha segnalato, anche qui da diversi mesi, il necessario superamento del blocco delle assunzioni per consentire almeno l'assunzione del personale c.d. "infungibile": ingegneri, geometri e professionalità specifiche al fine di garantire almeno l'esercizio delle due principali funzioni provinciali ovvero la gestione e manutenzione della rete viaria e la gestione e manutenzione degli edifici scolastici del secondo ciclo. Senza tali professionalità, infatti, non è possibile procedere ad alcun tipo di intervento o progettazione. In questo senso appare utile segnalare una prima apertura contenuta nel decreto legge n. 50/16 rispetto alla possibilità di assumere dirigenti a tempo indeterminato, ma occorre allargare questa deroga anche al personale non dirigenziale.

L'assenza di personale altamente professionalizzato, infatti, unitamente alla carenza delle adeguate e necessarie risorse finanziarie, rischiano di compromettere il processo di messa a sistema del regime autorizzatorio che la bozza di direttiva si prefigge, obiettivo assolutamente condiviso da UPI.

L'UPI ritiene doveroso sottolineare ancora una volta la piena condivisione degli obiettivi prefissati dalla bozza di Direttiva in esame, nonché l'assoluta volontà collaborativa delle Province, ma sottolinea altresì che questi enti devono poter essere messi nelle condizioni di potere procedere secondo le linee di indirizzo fornite nella Direttiva, lasciando i tributi provinciali nella piena disponibilità degli enti stessi, al fine di corrispondere, così come previsto dall'art. 119 Cost, con risorse proprie all'esercizio delle funzioni fondamentali ad essi attribuite, superando definitivamente anche lo stallo del blocco totale del turn over.

Roma, maggio 2017