

Allegato 3

**Procedimento per la semplificazione della redazione di atti pubblici
in lingua straniera e revisione della disciplina di nullità (legge
n.340/2000, all. 1, n.23)**

SCHEDA PRELIMINALE AIR

relativa alla semplificazione del “Redazione di atti pubblici in lingua straniera e revisione della disciplina di nullità” (n. 23 All. A legge 340/00)

Panorama dei riferimenti normativi

Norme citate in allegato alla legge 340/00

Legge 16 febbraio 1913, n. 89 “ordinamento del notariato e degli archivi notarili”

Artt. 54, 55, 58 n. 4 (richiamati anche gli artt. 27, 47, 48, 50, 51 nn. 10 e 11, 56, 57)

**A) Obiettivi generali e specifici; immediati,
di medio e lungo periodo del provvedimento**

A.1. Obiettivo generale [L'obiettivo generale si inserisce nella “filosofia” della legge di semplificazione 1999, che assegna, peraltro, particolare attenzione alla rimozione di eventuali ostacoli alla libera concorrenza di mercato.]	Indicatori
Semplificazione del procedimento previsto per la traduzione di atti pubblici da/per lingue diverse dall'italiano, ora regolato dalla legge notarile.	<ul style="list-style-type: none">• Riduzione degli adempimenti richiesti ai fini della non nullità dell'atto pubblico.

B) Ambito dell'intervento

B.1. Confini oggettivi	
Attività interessate dall'intervento	Traduzioni di atti pubblici, con particolare riguardo per quelli registrati dai notai.
Ambito territoriale di riferimento	Nazionale.
Settori di attività economica coinvolti	Soggetti privati, società di qualsivoglia settore ed ambito di operatività economica.

B.2. Confini soggettivi	
Destinatari diretti	Soggetti privati, società di qualsivoglia settore ed ambito di operatività economica.
Soggetti coinvolti	Traduttori ed interpreti.
Amministrazioni attuatrici direttamente interessate	Ministero Giustizia.
Amministrazioni attuatrici indirettamente interessate	-
Amministrazioni destinatarie dirette	-
Amministrazioni destinatarie indirette	-

**C) Esigenze sociali, economiche e giuridiche prospettate dalle
amministrazioni e dai destinatari ai fini di un intervento normativo**

C.1. Ragioni di opportunità dell'intervento

L'esigenza, manifestata dal proponente del disegno di legge (notaio Pastore), consiste nell'eliminare le formalità inutili, come la presenza obbligatoria dell'interprete. Nell'era della globalizzazione potrebbe essere lo stesso notaio a redigere l'atto in lingua straniera, senza l'assistenza dell'interprete. Anche la disciplina della nullità va rivista e ridimensionata, perché non è giusto sanzionare così pesantemente l'atto e di conseguenza le parti, per la mancata osservanza di queste disposizioni.

C.2. Rischi che l'intervento mira ad evitare o ridurre

- Rischio di nullità dell'atto.
- Rischio, per i notai, di incorrere in sanzioni dovute alla mancata ottemperanza di quanto oggi previsto dalla legge notarile a riguardo delle traduzioni degli atti pubblici.

C.3. Consultazione

Partendo dalle proposte di semplificazione e dai confini oggettivi e soggettivi dell'intervento i soggetti da consultare individuati sono:

I referenti AIR dell'Amministrazione proponente, il Ministero della Giustizia. Nello specifico ci sono stati contatti con la d.ssa Ambrosi. Da tali colloqui si è cercato di circoscrivere l'ambito di intervento e le esigenze del provvedimento.

Sono stati sentiti inoltre altri soggetti, che nella fase attuale sembrano essere coinvolti in maniera più stretta: un notaio e il senatore Pastore, proponente dell'emendamento che ha inserito il procedimento nella legge annuale di semplificazione.

D) Opzioni

D.1 Opzione zero

Caratteristiche

Mantenere l'attuale regime.

Commenti e possibilità di attuazione

L'opzione zero risulta onerosa a riguardo delle sanzioni attualmente applicate ai notai.

Opzione di deregolamentazione

Caratteristiche

Non sono stati raggiunti risultati significativi circa la possibilità di adottare un'ipotesi di semplificazione.

Commenti e possibilità di attuazione

-

Opzione di semplificazione

Caratteristiche

Non sono stati raggiunti risultati significativi circa la possibilità di adottare un'ipotesi di

semplificazione.
Commenti e possibilità di attuazione
-

D.4 Elencazione dei costi e benefici	
Opzione zero	Aumento dei costi di conformità delle imprese e aumento dei costi di gestione del procedimento da parte delle P.A. derivanti dall'effettiva applicazione della normativa in vigore.
Opzione di derogamentazione	Non identificati.
Opzione di semplificazione	Non identificati.

Quantificazione dei costi e dei benefici delle opzioni esaminate

Non determinati.

Valutazione tecnica delle opzioni

Si decide di mantenere invariata la situazione attuale (opzione zero).

Essa presenta costi invariati rispetto alla situazione di fatto di applicazione della normativa vigente.

Conseguentemente, si decide di non proseguire nell'analisi di impatto.

Allegato 4

**Procedimento di rilascio di autorizzazioni per trasporti eccezionali
(legge n. 59/1997, all. 1, n.112 sexies)**

OGGETTO:	Semplificazione dei procedimenti di rilascio di autorizzazioni per trasporti eccezionali
----------	---

<p>ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE SCHEDA PRELIMINARE</p>

6 luglio 2001
(ultima revisione 25 ottobre 2001)

Riferimenti Normativi

La disciplina della circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità è disciplinata dall'**art. 10 del nuovo codice della strada**, entrato in vigore il 1° gennaio 1997 (*D.lgs. 30/4/1992, n. 285, modificato dal D.lgs. 10/9/1993, n. 360 e dalla L. 472/1999, art. 38*).

In particolare, l'art. 10 definisce cosa si debba - o viceversa non si debba - intendere per "veicolo eccezionale" e per "trasporto in condizioni di eccezionalità" (commi 1, 2, 3; commi 12, 13; comma 14)². Mentre il veicolo eccezionale continua ad essere definito dal superamento, nella propria configurazione di marcia, dei limiti di sagoma e massa fissati dagli artt. 61 e 62 del Nuovo C.d.S., la definizione di "trasporto in condizioni di eccezionalità" sostituisce la vecchia dizione di "trasporto eccezionale" usata dal vecchio codice, allo scopo di comprendere diversi tipi di trasporto (cfr. comma 2, lett. A e B)³.

L'uso dei veicoli eccezionali è consentito solo alle aziende che esercitano l'attività del trasporto eccezionale o in uso proprio per esigenze aziendali e sono soggetti a particolare immatricolazione (comma 5).

I trasporti e i veicoli eccezionali sono soggetti a specifica **autorizzazione** alla circolazione, rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade e le strade statali e dalle regioni per la rimanente rete viaria, salvo i casi di esclusione (commi 6 e 17, nonché comma 7 per i mezzi d'opera). Norme generali per il rilascio delle autorizzazioni (da specificare nel Regolamento di attuazione) sono contenute nei commi 9⁴ e 10⁵. Il comma 17 rimanda al Regolamento tutte le **modalità di rilascio** delle autorizzazioni. Le **sanzioni** per i trasgressori sono disciplinate dai commi 18-25.

Le disposizioni indicate (e le relative norme regolamentari) non si applicano alle macchine agricole eccezionali e alle macchine operatrici eccezionali (comma 26).

Le modalità per il rilascio delle autorizzazioni necessarie all'esecuzione dei trasporti eccezionali sono definite dagli artt. 13-20 del **regolamento di attuazione (DPR 16/12/1992, n. 495, modificato dal DPR 16/9/1996, n. 610)**.

- Cfr. Allegato 1: Box 1

Precisazioni circa l'applicazione delle disposizioni regolamentari sono contenute nella **Circolare esplicativa 23/5/1997, n. 2811** emanata dal Ministero LL.PP.

- Cfr. Allegato 1: Box 2

Sempre in attuazione dell'art. 10 (comma 9) su citato, sono inoltre da considerare:

- la circolare del Ministero dell'Interno - Dipartimento Pubblica Sicurezza sulle **scorte di polizia e sulle scorte tecniche autorizzare dalla Polizia stradale** (19/6/1997);
- il **disciplinare per le scorte tecniche** ai veicoli e ai trasporti eccezionali emanato dal Ministero LL.PP. (DM 18/7/1997, n. 3806, modificato dal DM 28/5/1998).

- Cfr. Allegato 1: Box 3 e 4

² Il comma 16 rimanda invece al Regolamento attuativo la definizione delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti al trasporto eccezionale, nonché dei mezzi d'opera.

³ In particolare, trasporto di: oggetti indivisibili che eccedono i limiti di sagoma o di massa previsti dagli artt. 61 e 62; oggetti indivisibili che, pur non superando i limiti di cui agli artt. citati, presentano un particolare posizionamento (con sporgenze anteriori o posteriori oltre 3/10 della lunghezza); oggetti particolari, anche non indivisibili, con veicoli specificamente e permanentemente allestiti che superano i limiti di sagoma o di massa di cui agli artt. 61 e 62 e quelli destinati al trasporto di containers, di laminati grezzi, di prodotti siderurgici *coils*, di blocchi di pietra, di veicoli e di animali vivi (art. 10, comma 2).

⁴ La autorizzazioni possono essere singole, multiple o periodiche. Possono essere imposti percorsi prestabiliti e un servizio di scorta della polizia stradale o di scorta tecnica, secondo le modalità e i casi stabiliti dal Regolamento di attuazione. Quando sia prevista la scorta di polizia, la Polizia stradale può autorizzare l'impresa ad avvalersi - in sua vece - della scorta tecnica (art. 10, comma 9).

⁵ L'autorizzazione è comunque subordinata alla compatibilità ambientale (conservazione delle sovrastrutture stradali) e di sicurezza stradale, nonché al pagamento delle spese relative ad eventuali accertamenti tecnici preventivi, alla organizzazione del traffico eventualmente necessaria o ad opere di rafforzamento. Qualora il trasporto determini maggiore usura della strada deve essere determinato l'ammontare di un indennizzo dovuto all'ente proprietario della strada (art. 10, comma 10).

a) Esigenze sociali, economiche e giuridiche prospettate dalle amministrazioni e dai destinatari ai fini di un intervento normativo

A.1. RAGIONI DI OPPORTUNITÀ DELL'INTERVENTO

Esigenze giuridiche

I procedimenti per il rilascio di autorizzazioni per i trasporti eccezionali sono inseriti al numero 112 *sexties* dell'Allegato I della legge 15 marzo 1997, n. 59, come modificato dalla legge 16 giugno 1998, n. 191. Tale inserimento costituisce una *delega al Governo a semplificare le procedure in oggetto*.

Un parallelo con la normativa straniera e comunitaria non appare significativo a ragione della diversità della definizione di trasporto in condizioni di eccezionalità adottata nel nostro paese, che non rende lo stesso confrontabile con gli altri paesi. Infatti, a livello europeo, il procedimento di autorizzazione riguarda un numero di casi molto circoscritto.

Esigenze sociali ed economiche

Le esigenze rilevate e manifestate pubblicamente dalle principali associazioni di categoria (fra cui Confrtrasporto, Anita, Assoscorte) riguardano la *necessità di adeguare l'attuale disciplina delle scorte ai veicoli ed ai trasporti eccezionali, in particolare procedendo ad un uso più esteso delle scorte tecniche in sostituzione di quelle della polizia stradale*.

Questo tema è stato sollevato mediante lettere indirizzate agli uffici competenti del Ministero dell'Interno e dei LL.PP., audizioni pubbliche (l'ultima si è tenuta presso il Ministero dei Trasporti il 27 marzo 2001) e convegni (il più recente è stato organizzato dalla Fita-CNA il 26 maggio 2001 a Massa Carrara sul tema: "Trasporti eccezionali, stop alle interpretazioni").

Per un approfondimento, si rimanda all'Allegato 2.

A.2. RISCHI CHE L'INTERVENTO MIRA AD EVITARE O RIDURRE

L'intervento mira a ridurre essenzialmente rischi di tipo economico per le imprese del settore ed a favorire l'attività imprenditoriale.

In particolare, le imprese che richiedono il rilascio di un'autorizzazione per trasporti in condizioni di eccezionalità (in proprio o in conto terzi) con la procedura attuale incorrono nel rischio di dovere interrompere in più punti il viaggio.

Fra le cause, in primo luogo vi è la mancata previsione di un obbligo di coordinamento tra gli Enti che rilasciano l'autorizzazione, questo fa sì che le date e gli orari autorizzati per il transito dai diversi enti possano non essere compatibili e ciò impone attese lungo il percorso, che si rivelano ingiustificatamente onerose per gli operatori economici.

Inoltre, per i casi in cui vi è la necessità della scorta di polizia, sussistono le seguenti diseconomie:

- la scorta può essere effettuata solo dopo 8 giorni lavorativi dalla sua richiesta;
- nei periodi di maggiore impegno della Polizia Stradale (15-20 giorni l'anno oltre a quelli in cui è vietata la circolazione dei veicoli eccezionali) le scorte sono sospese;
- i cambi scorta incidono in modo non quantificabile, tuttavia sussistono i seguenti svantaggi:

A.2. RISCHI CHE L'INTERVENTO MIRA AD EVITARE O RIDURRE

- a) l'attività effettiva di scorta è, per ciascun servizio, di massimo 4 ore circa (deve considerarsi il tempo per il viaggio di ritorno entro le 6 ore lavorative);
- b) la programmazione dei servizi deve essere impostata tenendo conto della normativa contrattuale dell'orario di servizio del personale di Polizia (di norma, salvo diversa contrattazione locale, sono previsti turni continuativi con orari: h7-13, h13-19, h19-01, h01-07, rispetto ai quali, in funzione delle esigenze di servizi di scorta, è possibile solo anticipare di 1 ora l'inizio del turno).

L'intervento dovrebbe permettere alle imprese di autotrasporto e a quelle che effettuano in proprio trasporti eccezionali di evitare questi svantaggi e le correlate diseconomie.

Nel settore in questione, infatti, la certezza della durata del trasporto rappresenta un attributo fondamentale per ottenere la soddisfazione del cliente. L'interruzione del viaggio costituisce un costo per le imprese di autotrasporto che l'intervento si propone di ridurre.

A.3. CONSULTAZIONE

Trattandosi di un intervento di semplificazione, il Nucleo ha attivato le procedure di consultazione previste nell'ambito dell'Osservatorio sulle semplificazioni.

Contestualmente, si sta valutando l'ipotesi di organizzare - a titolo di test - un *focus group* con le imprese di autotrasporto operanti nella provincia di Roma e con alcuni soggetti abilitati al servizio di scorta tecnica. Un secondo *focus group* potrebbe essere organizzato con i soggetti responsabili delle autorizzazioni presso gli enti proprietari delle strade (ANAS, AISCAT, alcune province e regioni).

Si confronti l'Allegato 2 per un approfondimento sul piano delle consultazioni.

b) Obiettivi generali e specifici; immediati,**di medio e lungo periodo del provvedimento**

B.1. OBIETTIVO GENERALE	INDICATORE QUANTITATIVO
Miglioramento dei rapporti fra cittadino-imprenditore e PA, salvaguardando gli essenziali requisiti per la tutela del patrimonio stradale e la sicurezza della circolazione.	Indicatori che rilevano il livello di soddisfazione dei destinatari. Tempo di conseguimento: medio periodo (rilevazione a tre mesi dall'attuazione dell'intervento).
B.2. OBIETTIVI SPECIFICI	INDICATORE QUANTITATIVO
Snellimento degli adempimenti burocratici connessi al procedimento di autorizzazione in esame e incremento dell'efficacia attuativa, in particolare riducendo i tempi di attesa e - ove possibile - i costi a carico dei destinatari diretti.	- Riduzione della documentazione da allegare alla domanda di autorizzazione. - Riduzione dei tempi di attesa per il rilascio delle autorizzazioni. - Riduzione della durata media dei viaggi per alcune tipologie di percorrenza. Tempi di conseguimento dell'obiettivo: immediati.

c) Ambito dell'intervento

C.1. CONFINI OGGETTIVI	
ATTIVITÀ INTERESSATE DALL'INTERVENTO	<p>Autorizzazione alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità (art. 10 Codice della strada, D.lgs. 285/1992 e succ. modifiche).</p> <p>Le attività interessate sono principalmente due:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Autorizzazione al trasporto eccezionale richiesta dal soggetto interessato all'Ente proprietario della strada. 2. Assegnazione della scorta tecnica o di polizia richiesta dal soggetto interessato alla Polizia Stradale nei casi in cui il trasporto sia fuori sagoma (art. 61 CdS).
AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	L'intervento di semplificazione riguarda i veicoli italiani e stranieri che effettuano trasporti eccezionali sul territorio nazionale.
SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA COINVOLTI	Il settore del trasporto di merci, ed in particolare il subcomparto autotrasporto. A ragione della struttura del settore e del comparto, l'intervento riguarda anche le imprese di trasporto intermodale e le strutture logistiche specializzate nell'intermodalità (interporti).

C.2. CONFINI SOGGETTIVI

DESTINATARI DIRETTI

	Imprese (anno 2000 Infocamere)	Addetti Imprese (anno 1996 Istat)	Imprese con automezzi >3500 Kg (anno 2000 Infocamere)	Volume d'Affari imprese trasporto merci su strada (in milioni di lire) (anno 1996 Sogei)
Italia nord	69.296	154.399	-	-
Italia centrale	30.439	51.727	-	-
Italia meridionale ed insulare	37.828	64.366	-	-
Totale	137.563	270.492	10.468	43.909.945

Imprese industriali che effettuano in proprio trasporti eccezionali

In particolare figurano le imprese edili che possiedono circa 9.000 fra veicoli, complessi veicolari e macchine operatrici che rientrano nella tipologia di trasporto in condizioni di eccezionalità.

(anno 2001, fonte Associazione Nazionale Costruttori Edili - ANCE)

C.2. CONFINI SOGGETTIVI	
	<p>Imprese specializzate abilitate ad effettuare scorte tecniche</p> <ul style="list-style-type: none"> – N. imprese abilitate ad effettuare scorte tecniche: 300 – N. soggetti abilitati ad effettuare scorte tecniche: 4.200 <p><i>(anno 2001, fonte: Ministero dell'Interno - Polizia stradale)</i></p> <p>Società concessionarie di autostrade N. autorizzazioni per il trasporto eccezionale su autostrade in concessione: 21.140 di cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> – singole 12.683 – periodiche 3.227 – multiple 5.230 <p><i>(anno 2000, fonte: Società autostrade)</i></p>
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE DIRETTE	<p>Ministero dell'Interno - Dipartimento pubblica sicurezza, DgPSFFP - Servizio di polizia stradale N. scorte di polizia utilizzate per i trasporti eccezionali: 27.728 pattuglie, per un totale di 55.788 presenze giornaliere <i>(anno 2000, fonte: Ministero dell'Interno - Polizia stradale)</i></p> <p>Regioni, Province e Comuni</p> <p>ANAS (Ente nazionale per le strade)</p> <p>N. AUTORIZZAZIONI PER IL TRASPORTO ECCEZIONALE SU STRADE E AUTOSTRAD E STATALI, 125.157, DI CUI:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nord 85.495 – Centro 25.468 – Sud e isole 14.194 <p><i>(anno 2000, fonte ANAS)</i></p>
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE INDIRETTE	<p>Ministero LL.PP. - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale Osservatorio permanente sui trasporti eccezionali</p>
AMMINISTRAZIONI ATTUATRICI DIRETTAMENTE INTERESSATE	<p>Ministero dell'Interno - Dipartimento pubblica sicurezza, DgPSFFP - Servizio di polizia stradale</p> <p>Regioni, Province e Comuni</p> <p>ANAS</p>
AMMINISTRAZIONI ATTUATRICI INDIRETTAMENTE INTERESSATE	<p>Ministero Trasporti</p>
SOGGETTI COINVOLTI	<p>Imprese industriali che non effettuano in proprio il trasporto merci</p>

d) Opzioni**Elaborazione delle opzioni rilevanti**

D.1 OPZIONE ZERO
CARATTERISTICHE
<i>Attualmente, chi intende effettuare un trasporto eccezionale deve seguire la procedura indicata dai diagrammi di flusso allegati (cfr. Allegati A e B).</i>
COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE
L'esigenza normativa di procedere alla semplificazione fa sì che, in questo caso, l'opzione zero vada utilizzata quale situazione di partenza per confrontare costi e benefici delle alternative.

D.2.1 OPZIONE 1 “SCORTE TECNICHE” (SEMPLIFICAZIONE)
CARATTERISTICHE
<i>Sostituire la scorta di polizia stradale con una scorta tecnica svolta da imprese private.</i>
<p>L'art.10 del Codice della Strada prevede la “possibilità” di imporre al trasporto (qualora ricorrano determinate condizioni) un servizio di scorta tecnica o della polizia stradale, lasciando al regolamento di attuazione il compito di stabilire i casi e le modalità con cui attuare tale disposizione. Con l'obiettivo di limitare al minimo il numero di casi nei quali ricorrere alle scorte della polizia della strada, è quindi possibile utilizzare lo strumento del DPR per modificare le condizioni sulla base delle quali il singolo Ente valuta se imporre o meno l'uno o l'altro servizio di scorta. Secondo la valutazione fatta dai responsabili del Ministero dell'Interno, circa nel 90% dei casi in cui è attualmente prevista la scorta di polizia stradale sarebbe possibile delegare il compito di scorta a scorte tecniche private abilitate. Nel restante 10% dei casi, per motivi di sicurezza, la scorta di polizia della strada (con i suoi specifici poteri di regolazione del traffico) non può essere sostituita.</p> <p><i>Con questa opzione verrebbe quindi eliminata la procedura di domanda e di assegnazione di scorta di polizia stradale nel 90% dei casi.</i> L'opzione è rilevante rispetto al raggiungimento dell'obiettivo specifico, poiché riduce la necessità di vincolare data e orario di inizio viaggio alla disponibilità di personale di scorta e di interrompere il viaggio per attendere il cambio di pattuglia della polizia stradale ai confini tra i compartimenti. I benefici per le imprese derivanti da tale risultato non sono immediatamente quantificabili, ma una stima può essere fatta sulla base di una consultazione mirata a quantificare:</p> <ul style="list-style-type: none">- le ore di sosta forzata in attesa del cambio di scorta (nel corso di un trasporto);- le eventuali penali pagate nel caso di trasporti in ritardo a causa di inefficienze della Polizia stradale;- la disponibilità a pagare per la “certezza” del trasporto. <p>I costi per le imprese corrispondono ai costi maggiori delle scorte tecniche rispetto a quelle di polizia. (Dal punto di vista sociale questi costi sono bilanciati dal pari beneficio che ricaverebbero le imprese abilitate al servizio di scorta tecnica). Si stima, in ogni caso, positivo il bilancio costi/benefici per le imprese che effettuano trasporti eccezionali, considerata anche l'insistenza con cui in più occasioni gli stessi imprenditori hanno ribadito il proprio favore a questo tipo di intervento (cfr. Allegato 2).</p>
COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE
<p>Per evitare una frammentazione della normativa (oggi contenuta in un T.U.) sembra preferibile intervenire con un correttivo del Regolamento al Codice della Strada piuttosto che con un DPR di semplificazione che disciplini specificatamente il settore.</p> <p><i>L'opzione richiede inoltre che le scorte tecniche possano svolgere anche la funzione di</i></p>

D.2.1 OPZIONE 1 “SCORTE TECNICHE” (SEMPLIFICAZIONE)*regolazione del traffico.***D.2.3 OPZIONE 2 “DOCUMENTAZIONE” (SEMPLIFICAZIONE)****CARATTERISTICHE****Riduzione della documentazione richiesta per la domanda di autorizzazione.**

Questa opzione trae spunto da istanze delle parti sociali rilevate tramite l'Osservatorio per la semplificazione (cfr. Allegato 2).

COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE

Quanto allo snellimento della documentazione richiesta, si tratta essenzialmente di fotocopie (semplici o autenticate con autocertificazione) di documenti già in possesso dell'interessato e di dichiarazioni personali di conformità del carico agli standard previsti dal CdS.

Elenco documentazione:

- Copia autenticata dei documenti di circolazione (anche con semplice autocertificazione).
- Fotocopia della polizza di assicurazione del mezzo.
- Lettera di incarico e dichiarazione di regolarità ai sensi della normativa sul trasporto conto terzi (se del caso).
- Elenco mezzi di riserva (per autorizzazioni periodiche).
- Schema calcolo indennizzo per maggiore usura.
- Schema di carico e schema del percorso.
- Dichiarazione di verifica e di percorribilità del percorso (anche integrata nella domanda).

L'art. 226 del Codice della Strada ha previsto la creazione di un “Archivio nazionale delle strade”, completamente informatizzato, che consentirebbe a ciascun ente proprietario di conoscere la situazione delle strade in tempo reale (schema della strada e sua percorribilità) e di concedere così l'autorizzazione al trasporto senza bisogno dello schema e della dichiarazione di cui agli ultimi due punti dell'elenco di cui sopra.

Motivi pratici hanno impedito sino ad oggi la realizzazione di questa opera, e per motivi di sicurezza il Ministero dell'Interno e quello dei LL.PP. ritengono sia necessario affidare al richiedente la preventiva verifica (facendo salvo ogni potere di controllo).

A causa del limitato onere dato dalla predisposizione della rimanente documentazione, la presente opzione non verrà valutata in questa sede.

Sembra, piuttosto, necessario programmare uno strumento alternativo rispetto al regolamento di semplificazione mirato ad implementare l'applicazione delle norme sulla documentazione amministrativa contenute nel DPR 445/2000.

D.2.2 OPZIONE 3 “AUTORIZZAZIONE” (SEMPLIFICAZIONE)**CARATTERISTICHE**

Accorpamento delle tipologie autorizzatorie, con previsione del rilascio delle sole autorizzazioni periodiche o multiple.

oppure

Estensione dell'applicazione dell'autorizzazione periodica, con semplificazione dei requisiti per richiederla.

Questa opzione trae spunto dalle esigenze esplicitate dalle parti sociali nell'ambito delle consultazioni realizzate dall'Osservatorio sulle semplificazioni (cfr. Allegato 2).

L'obiettivo specifico è quello di ridurre il numero delle autorizzazioni singole a favore di quelle periodiche (semplificando i requisiti per ottenerle ed ampliando il campo di applicazione) oppure, in alternativa, consentire un rinnovo automatico eliminando il numero massimo di rinnovi (attesa l'invarianza di tutti i dati riferiti al veicolo, al carico ed al percorso).

COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE

Con riferimento alla possibilità di ridurre le tipologie di autorizzazione o di modificare i requisiti per l'autorizzazione periodica (favorendo l'uso delle autorizzazioni periodiche e multiple piuttosto di quelle singole), *ogni intervento non sembra percorribile senza una modifica dell'art. 10 del Codice della Strada.*

La presente opzione non verrà pertanto valutata in questa sede.

**D.2.3 OPZIONE 4 “COMUNICAZIONE”
(DEREGOLAZIONE DIFFERENZIATA)****CARATTERISTICHE**

Prevedere, per alcuni casi specifici, la **sostituzione dell'autorizzazione con la semplice comunicazione di inizio viaggio.**

COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE

Ipotesi non percorribile con regolamento di semplificazione. L'art. 10 del CdS, comma 6 e ss., specifica infatti i casi di esclusione dal provvedimento autorizzatorio e l'ampliamento di tale casistica dovrebbe essere regolato mediante modifica della norma primaria.

La presente opzione non verrà pertanto valutata in questa sede.

In conclusione, le opzioni **rilevanti** che in questa sede potranno essere valutate sono:

- l' “opzione zero” (D1);
- l'opzione di semplificazione relativa alle “scorte tecniche” (D.2.1).

NB. La mancata valutazione – per i motivi sopra indicati – delle altre opzioni elencate non esclude che possano risultare attuabili altre possibilità di intervento, aggiuntive a quelle di seguito analizzate. Ciò richiederebbe tuttavia il superamento del vincolo dello strumento normativo da utilizzare (art. 20 L. 59/97).

**D.3 ELENCAZIONE/QUANTIFICAZIONE
DEI COSTI/BENEFICI OPZIONE ZERO**