



Consultazione Legge annuale di Semplificazione Normativa 2026

Contributo FINCO

Consultazione scadenza 31 Marzo 2026

Il presente documento raccoglie le proposte presentate da FINCO, anche per conto di alcune delle sue Associazioni Federate.

Viste le limitazioni quantitative presenti nel form di compilazione, nel suddetto documento le proposte vengo riportate per esteso.

Tali proposte settoriali non sono riportate in ordine di priorità, ma in base all'ordine alfabetico del proponente.

Proposte generali:

- Disciplina congruità manodopera nei lavori edili

Proposte settoriali:

- Permessi per la circolazione dei veicoli ad uso speciale / autogrù;
- Assunzione operatori specializzati per aziende di noleggio c/terzi di mezzi di sollevamento;
- Veicoli ad uso speciale, procedura semplificata d'urgenza per interventi indifferibili;
- White List per autotrasporto e trasporti eccezionali;
- Sportello unico nazionale digitale e uniformità dei criteri autorizzativi titoli di circolazione;
- Conti Correnti Dedicati;
- Digitalizzazione informazioni- Protocolli di Legalità;
- Autorizzazione Ponteggi.

FINCO

ARGOMENTO

Decreto Ministeriale n. 143 del 25 giugno 2021 - Disciplina della congruità della manodopera nei lavori edili

PROPOSTA DI RIFORMA NORMATIVA

Separazione tra DURC e congruità della manodopera

Si propone una revisione del Decreto Ministeriale n. 143/2021, finalizzata a ristabilire la distinzione tra:

- regolarità contributiva delle imprese
- verifica statistica dell'incidenza della manodopera

PROFILO DI CRITICITA'

Il Decreto Ministeriale n. 143 del 25 giugno 2021 costituisce l'atto normativo che ha introdotto e reso operativo il sistema di verifica della congruità dell'incidenza della manodopera nei lavori edili, dando attuazione all'accordo collettivo sottoscritto dalle parti sociali del settore.

Il decreto prevede in particolare che:

- venga istituito il meccanismo di verifica della congruità dell'incidenza della manodopera nei lavori edili pubblici e privati (in alcune circostanze)
- siano individuate percentuali minime di incidenza della manodopera in relazione alle diverse tipologie di lavori
- la verifica della congruità sia affidata alle Casse Edili / Edilcasse
- venga introdotto il cosiddetto "DURC di congruità", collegato alla verifica della corretta incidenza del costo del lavoro rispetto al valore complessivo dell'opera

Invece di aumentare la legalità e la sicurezza nei cantieri questa previsione ha, di fatto, comportato una duplicazione dei controlli ed una pesante distorsione del mercato

ATTO NORMATIVO OGGETTO DI INTERVENTO

Decreto Ministeriale n. 143 del 25 giugno 2021 - Disciplina della congruità della manodopera nei lavori edili

IPOTESI DI RIFORMA NORMATIVA

Sostituire il vigente articolo 5 del Decreto Ministeriale 25 giugno 2021 n.143, con quello che segue:

Articolo 5 (Disciplina della congruità)

1. La verifica di congruità della manodopera non costituisce requisito per il rilascio del Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC).
2. La verifica di congruità può essere richiesta esclusivamente dalla stazione appaltante al termine dei lavori, con finalità di monitoraggio del mercato del lavoro e analisi statistica del settore.
3. Le percentuali di incidenza della manodopera previste dalle tabelle di congruità non assumono valore vincolante né costituiscono presunzione di irregolarità contributiva.
4. Le Casse Edili / Edilcasse non possono sospendere, ritardare o condizionare il rilascio del DURC per motivazioni connesse alla verifica di congruità.

ILLUSTRAZIONE PROPOSTA CORREDATA DA EVENTUALI ESEMPI

La disciplina della congruità non nasce da una **norma primaria di legge**, ma rappresenta l'attuazione amministrativa di un **accordo collettivo sottoscritto il 10 settembre 2020 dalle parti sociali del settore edile**.

In sostanza:

- è un **accordo sindacale di natura pattizia**
- è stato trasformato in **obbligo generalizzato per tutte le imprese del settore** mediante decreto ministeriale.

Questo passaggio ha prodotto un **effetto espansivo della regolazione amministrativa**, con ricadute significative sulla libertà organizzativa delle imprese.

Duplicazione dei controlli nei cantieri pubblici

Nei cantieri pubblici le imprese sono già sottoposte a un **sistema articolato e multilivello di controlli istituzionali**.

In particolare:

Ispettorato Nazionale del Lavoro e ASL

- verificano la sicurezza dei lavoratori
- controllano la documentazione di cantiere
- verificano POS, PSC e DURC
- controllano mezzi, attrezzature e procedure operative.

INPS

- verifica la regolarità contributiva e previdenziale.

INAIL

- controlla gli adempimenti assicurativi e la tutela contro gli infortuni sul lavoro.

In questo contesto, la **verifica di congruità della manodopera** finisce per configurarsi come un **ulteriore livello di controllo burocratico**, che si sovrappone a verifiche già esistenti senza produrre benefici effettivi in termini di:

- legalità
- sicurezza

- trasparenza del mercato del lavoro.

Obsolescenza delle percentuali di incidenza della manodopera

Le tabelle di congruità attualmente utilizzate non tengono adeguatamente conto dell'evoluzione tecnologica intervenuta nel settore delle costruzioni.

In particolare non considerano:

- la **digitalizzazione dei processi di cantiere**
- l'uso crescente della **prefabbricazione industriale**
- l'introduzione di **macchine automatizzate ad alta produttività**
- gli investimenti effettuati dalle imprese nell'ambito dei programmi **Transizione 4.0 e Transizione 5.0**.

Di conseguenza, le percentuali fissate rischiano di risultare **tecnicamente superate**, non rappresentando più in modo realistico l'organizzazione produttiva dei cantieri moderni.

Distorsioni del mercato

Uno strumento nato con l'obiettivo di contrastare il **lavoro nero e l'irregolarità contributiva** rischia oggi di produrre effetti distorsivi sul mercato.

In particolare, la congruità si è progressivamente trasformata:

- in **strumento amministrativo gestito dalle Casse Edili**;
- in **leva di pressione burocratica sulle imprese**.

Il rischio è quello di generare **vincoli amministrativi non previsti dalla normativa primaria**, con effetti penalizzanti per le imprese regolari e tecnologicamente avanzate.

La legalità nei cantieri si garantisce attraverso la verifica dei contributi effettivamente versati e dei lavoratori regolarmente assunti, non attraverso percentuali amministrative predeterminate sull'incidenza della manodopera.

FINCO - ANNA (Trasporti eccezionali e noleggio autogrù)

ARGOMENTO

Permessi per la circolazione dei veicoli ad uso speciale / autogrù

PROPOSTA DI RIFORMA NORMATIVA

Semplificazione del rilascio dei titoli autorizzativi per la circolazione dei veicoli eccezionali ad uso speciale, con particolare riferimento alle gru mobili e alle autogrù.

PROFILO DI CRITICITA'

L'attuale disciplina autorizzativa dei veicoli eccezionali presenta criticità applicative per i veicoli ad uso speciale, come gru mobili e autogrù, che non svolgono trasporto eccezionale in senso tradizionale ma operano come mezzi d'opera con caratteristiche costruttive speciali. Pur avendo dimensioni e masse imposte dal costruttore secondo le norme tecniche europee, tali mezzi sono soggetti a autorizzazioni complesse, frammentate territorialmente, con istruttorie lunghe, costi elevati e prassi non uniformi. Si richiedono inoltre oneri e verifiche strutturali ripetute su macchine identiche, senza reali benefici per la sicurezza. ANAS applica anche oneri di usura aggiuntivi calcolati sui chilometri autorizzati, non su quelli effettivi. Le imprese, pur pagando il permesso periodico annuale, sono spesso costrette a richiedere ulteriori titoli singoli o multipli per la limitatezza delle strade autorizzate.

ATTO NORMATIVO OGGETTO DI INTERVENTO

D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada): art. 10 (veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità), art. 54 (autoveicoli per uso speciale), artt. 61 e 62 (limiti di sagoma e massa); D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495: artt. 9-20 e 203; D.P.R. 12 febbraio 2013, n. 31; direttive MIT prot. n. 3911/2013, n. 4214/2014, n. 3756/2015 e n. 293/2017; D.M. MIT n. 242 del 28 luglio 2022 e relative Linee guida sui trasporti in condizioni di eccezionalità; necessaria modifica del Codice della strada e del Regolamento con introduzione dell'Appendice V al Titolo I ('Caratteristiche costruttive e funzionali degli autoveicoli ad uso speciale allestiti come gru mobili').

IPOSTESI DI RIFORMA NORMATIVA

Si propone una distinzione normativa espressa tra trasporti eccezionali in senso proprio e veicoli eccezionali per costruzione destinati ad uso speciale, prevedendo per gru mobili e autogrù omologate secondo le pertinenti norme tecniche europee un regime autorizzativo semplificato. Occorrono titoli di durata più ampia, validi su reti o ambiti territoriali predefiniti, uniformazione

nazionale di procedure, documenti e criteri istruttori, eliminazione della duplicazione di verifiche strutturali per veicoli identici salvo specifiche ragioni tecniche, oneri di usura commisurati all'effettivo utilizzo o a criteri proporzionati e verificabili, ampliamento delle strade percorribili con permessi periodici, digitalizzazione integrale della procedura, tempi certi di rilascio e continuità amministrativa. Tale semplificazione richiede una modifica del Codice della Strada e del Regolamento.

ILLUSTRAZIONE PROPOSTA CORREDATA DA EVENTUALI ESEMPI

Le gru mobili e le autogru costituiscono mezzi essenziali per lo svolgimento di attività strategiche in numerosi ambiti produttivi e operativi, tra cui montaggi industriali, cantieri edili, manutenzioni straordinarie, movimentazioni complesse, interventi infrastrutturali e operazioni urgenti di messa in sicurezza. Pur essendo spesso qualificate come veicoli eccezionali sotto il profilo dimensionale o ponderale, esse non sono assimilabili ai tradizionali trasporti eccezionali di merci indivisibili, poiché svolgono una funzione diversa e operano come mezzi d'opera ad uso speciale, con caratteristiche tecniche e costruttive proprie.

Nella pratica applicativa, le imprese del settore si trovano invece a dover affrontare un sistema autorizzativo particolarmente oneroso e poco coerente con la natura di tali mezzi. Si riscontrano richieste autorizzative ripetitive, prassi difformi tra enti e territori, verifiche strutturali reiterate anche in presenza di macchine identiche, oneri economici anticipati non sempre collegati all'effettiva circolazione e tempi di rilascio spesso incompatibili con le esigenze operative dei cantieri, soprattutto nei casi in cui siano necessari interventi urgenti.

A ciò si aggiunge una ulteriore criticità legata ai permessi periodici annuali. Accade infatti che un'impresa di noleggio autogru richieda e sostenga il costo di un titolo autorizzativo periodico, ma che l'elenco delle strade effettivamente percorribili con tale permesso risulti molto limitato. Di conseguenza, la stessa impresa è frequentemente costretta a richiedere anche ulteriori permessi multipli o singoli per completare gli spostamenti necessari, con aggravio di costi, tempi e adempimenti amministrativi. In tale contesto vengono spesso richiesti in via anticipata anche gli oneri di usura calcolati su percorrenze stimate, indipendentemente dal fatto che il mezzo transiti poi realmente sulle tratte autorizzate.

Ne deriva un quadro che determina appesantimenti procedurali, duplicazioni istruttorie e costi non proporzionati, senza un corrispondente beneficio in termini di sicurezza o di tutela della rete stradale.

FINCO - ANNA (Trasporti eccezionali e noleggio autogrù)

ARGOMENTO

Assunzione operatori specializzati per aziende di noleggio c/terzi di mezzi di sollevamento

PROPOSTA DI RIFORMA NORMATIVA

Semplificazione delle assunzioni di operatori specializzati addetti alle manovre dei mezzi di sollevamento, con particolare riferimento alle imprese che svolgono attività di noleggio a terzi di gru mobili e autogru.

PROFILO DI CRITICITA'

Il comparto delle imprese che esercitano attività di noleggio a terzi di mezzi di sollevamento, con particolare riferimento a gru mobili e autogru, registra da anni una crescente difficoltà nel reperimento di operatori specializzati idonei alla conduzione e manovra di tali mezzi. In Italia la disponibilità di personale qualificato si è fortemente ridotta. Le criticità principali sono: carenza strutturale di personale specializzato reperibile sul mercato nazionale; difficoltà e lentezza delle procedure di assunzione di lavoratori provenienti da altri Paesi UE ed extra UE; complessità amministrativa nel riconoscimento delle competenze già maturate all'estero; assenza di procedure rapide e specifiche per il comparto del noleggio a terzi di mezzi di sollevamento; rischio di rallentamento o blocco delle attività di cantiere e dei servizi tecnici specialistici per insufficienza di personale abilitato.

ATTO NORMATIVO OGGETTO DI INTERVENTO

D.Lgs. 25 luglio 1998, n. 286, in particolare artt. 22 e 27 (lavoro subordinato di cittadini extra UE e casi particolari di ingresso per lavoro); D.P.R. 31 agosto 1999, n. 394 (regolamento di attuazione del T.U. immigrazione); D.Lgs. 9 novembre 2007, n. 206 (riconoscimento delle qualifiche professionali conseguite in altri Stati membri UE); D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81, art. 73 (informazione, formazione e addestramento per l'uso di attrezzature che richiedono conoscenze particolari); Accordo Stato-Regioni 17 aprile 2025 sulla formazione obbligatoria in materia di salute e sicurezza sul lavoro, per quanto applicabile alle abilitazioni degli operatori.

IPOTESI DI RIFORMA NORMATIVA

Si propone l'introduzione di un canale semplificato e prioritario per l'assunzione di personale specializzato destinato alla conduzione e manovra di gru mobili e autogru, in presenza di comprovata carenza di lavoratori reperibili sul territorio nazionale. È necessaria la semplificazione

delle procedure per l'ingresso e l'assunzione di lavoratori qualificati provenienti da Stati UE e Paesi terzi, con valorizzazione delle esperienze professionali e delle abilitazioni maturate all'estero. Deve inoltre essere riconosciuta all'impresa datrice di lavoro la possibilità di assumere la responsabilità dell'inserimento operativo, della verifica dell'idoneità pratica e dell'eventuale formazione integrativa del lavoratore. Si richiedono inoltre procedure digitali e uniformi e il riconoscimento del settore come ambito meritevole di specifiche misure di semplificazione.

ILLUSTRAZIONE PROPOSTA CORREDATA DA EVENTUALI ESEMPI

Le imprese che esercitano attività di noleggio a terzi di gru mobili e autogru necessitano di operatori dotati di competenze tecniche specifiche, adeguata esperienza pratica e capacità di operare in sicurezza in contesti spesso complessi, variabili e caratterizzati anche da condizioni di urgenza. Si tratta di figure professionali essenziali per garantire la regolare esecuzione di lavorazioni nei cantieri edili, nei montaggi industriali, negli interventi infrastrutturali, nelle manutenzioni straordinarie e nelle operazioni di messa in sicurezza.

Negli ultimi anni, tuttavia, il mercato del lavoro nazionale non è più in grado di assicurare un numero sufficiente di operatori specializzati disponibili in tempi compatibili con le esigenze del settore. Le imprese riscontrano una carenza strutturale di personale qualificato, con conseguente difficoltà nel garantire continuità operativa ai servizi richiesti dalla clientela e nel rispettare le tempistiche di intervento imposte dai cantieri.

In molti casi l'impresa dispone del mezzo, dell'organizzazione tecnica e della commessa già acquisita, ma non riesce a reperire tempestivamente sul territorio nazionale un operatore idoneo alla conduzione del mezzo. Anche quando venga individuato all'estero un lavoratore già formato, con esperienza documentata e competenze coerenti con le mansioni richieste, le procedure amministrative necessarie per l'ingresso, l'assunzione o il riconoscimento delle competenze professionali maturate fuori dall'Italia risultano spesso lente, complesse e non compatibili con i tempi reali dell'attività operativa.

Tale situazione determina un concreto rischio di rallentamento o di blocco delle attività di cantiere e dei servizi tecnici specialistici, con effetti negativi sull'organizzazione del lavoro, sull'efficienza delle imprese e sulla capacità di rispondere con tempestività alle richieste del mercato. La criticità appare ancora più evidente in un comparto come quello del noleggio a terzi di mezzi di sollevamento, nel quale la disponibilità dell'operatore qualificato costituisce elemento essenziale e inscindibile per l'effettiva esecuzione della prestazione.

Resta fermo che l'impresa datrice di lavoro assume la piena responsabilità dell'inserimento operativo del lavoratore, della verifica della sua idoneità allo svolgimento delle mansioni affidate e dell'eventuale formazione integrativa necessaria. Nei casi previsti, la stessa impresa provvede inoltre a comunicare alle autorità competenti l'eventuale cessazione del rapporto di lavoro.

FINCO - ANNA (Trasporti eccezionali e noleggio autogrù)

ARGOMENTO

Procedura semplificata d'urgenza per interventi indifferibili

PROPOSTA DI RIFORMA NORMATIVA

Introduzione di una procedura autorizzativa semplificata e d'urgenza per la circolazione dei veicoli ad uso speciale impiegati in interventi indifferibili, urgenti o non programmabili.

PROFILO DI CRITICITA'

Il sistema autorizzativo vigente è strutturato prevalentemente per gestire richieste programmabili con congruo anticipo. Tuttavia, nel comparto delle imprese che svolgono attività di noleggio a terzi di mezzi di sollevamento, una parte significativa degli interventi presenta carattere di urgenza, indifferibilità o non programmabilità, come interventi di messa in sicurezza, fermate impianto, esigenze di cantiere non differibili, montaggi o sostituzioni urgenti. In tali casi i tempi ordinari delle procedure amministrative risultano spesso incompatibili con le esigenze operative reali, con il rischio di ritardare o compromettere l'esecuzione dell'intervento, arrecare danni economici ai committenti e alle imprese, ostacolare la continuità dei cantieri e favorire indirettamente comportamenti irregolari dovuti all'impossibilità di ottenere in tempi utili il titolo necessario.

ATTO NORMATIVO OGGETTO DI INTERVENTO

D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, art. 10; D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, artt. 9-20 e artt. 16-17 sulle prescrizioni, sospensione e revoca dei provvedimenti autorizzativi; D.P.R. 12 febbraio 2013, n. 31; direttive MIT prot. n. 3911/2013, n. 4214/2014, n. 3756/2015 e n. 293/2017; D.M. MIT n. 242 del 28 luglio 2022 e Linee guida sui trasporti in condizioni di eccezionalità, da integrare con una procedura accelerata o provvisoria per i casi urgenti e non differibili.

IPOTESI DI RIFORMA NORMATIVA

Definizione normativa dei casi di urgenza, indifferibilità o non programmabilità nei quali sia ammesso un procedimento autorizzativo semplificato; istituzione di una corsia digitale prioritaria per il rilascio dei titoli relativi a interventi urgenti effettuati con veicoli ad uso speciale, tra cui gru mobili e autogrù; previsione di tempi amministrativi abbreviati e certi; possibilità di rilascio di un titolo provvisorio o temporaneo immediatamente efficace, fermo restando il completamento dei controlli; utilizzo di modelli standardizzati per la motivazione dell'urgenza e per la trasmissione della

documentazione essenziale; coordinamento con gli enti proprietari delle strade affinché le tratte già note o già validate possano essere utilizzate con procedura accelerata.

ILLUSTRAZIONE PROPOSTA CORREDATA DA EVENTUALI ESEMPI

Nel settore del sollevamento, l'impiego di gru mobili e autogru non è sempre programmabile con largo anticipo. Una parte rilevante delle richieste nasce infatti in prossimità dell'intervento da eseguire e richiede alle imprese una capacità di risposta tempestiva, se non immediata. Ciò avviene, in particolare, nei casi di messa in sicurezza, fermate tecniche di impianto, esigenze improvvise di cantiere, sostituzioni urgenti o altre lavorazioni non differibili, nelle quali la disponibilità del mezzo e dell'organizzazione operativa deve potersi tradurre in un intervento rapido ed efficace.

In tali situazioni, anche quando l'impresa dispone già del mezzo idoneo, del personale necessario e della capacità tecnica per operare, i tempi ordinari previsti per il rilascio del titolo autorizzativo possono risultare non compatibili con l'urgenza concreta dell'intervento. Ne deriva il rischio di ritardare attività essenziali, compromettere la continuità del cantiere o dell'impianto, aumentare i costi per imprese e committenti e, in alcuni casi, rendere di fatto impraticabile un intervento che dovrebbe invece essere eseguito con immediatezza.

La proposta è quindi finalizzata a introdurre uno strumento procedurale specifico per i casi di urgenza, indifferibilità o non programmabilità, che consenta alle imprese di operare in modo regolare anche in presenza di esigenze operative immediate, assicurando al tempo stesso tracciabilità, responsabilità, controlli e adeguate garanzie per la sicurezza della circolazione e della rete stradale.

FINCO - ANNA (Trasporti eccezionali e noleggio autogrù)

ARGOMENTO

White List per autotrasporto e trasporti eccezionali

PROPOSTA DI RIFORMA NORMATIVA

Semplificazione e uniformazione del regime White List per le imprese di autotrasporto operanti anche nei trasporti eccezionali.

PROFILO DI CRITICITA'

L'attuale disciplina delle White List, pur rispondendo a finalità essenziali di prevenzione antimafia, genera criticità applicative per le imprese di autotrasporto che operano su scala pluriregionale e nel settore dei trasporti eccezionali: frammentazione amministrativa e difformità applicative tra Prefetture; rischio di discontinuità operativa nei casi di rinnovo tempestivamente presentato ma non ancora definito; duplicazione degli oneri documentali e istruttori; scarsa certezza dei tempi, incompatibile con la programmazione dei trasporti eccezionali; aggravio competitivo per le imprese regolari senza corrispondente incremento di efficacia sostanziale dei controlli.

ATTO NORMATIVO OGGETTO DI INTERVENTO

Legge 6 novembre 2012, n. 190, art. 1, commi 52-57 (white list antimafia); D.P.C.M. 18 aprile 2013 (istituzione/aggiornamento elenchi); D.Lgs. 6 settembre 2011, n. 159 (Codice antimafia, disciplina di coordinamento per la documentazione antimafia); disposizioni attuative del Ministero dell'Interno e delle Prefetture, anche tramite Portale White List.

IPOSTESI DI RIFORMA NORMATIVA

Validità nazionale pienamente uniforme dell'iscrizione White List; proroga automatica degli effetti dell'iscrizione in caso di rinnovo presentato nei termini fino alla conclusione del procedimento, salvo sopravvenienze ostative; termini certi e uniformi di conclusione del procedimento per tutte le Prefetture; acquisizione d'ufficio dei dati già detenuti dalla PA; interoperabilità effettiva tra banche dati pubbliche; chiarimento normativo espresso che, per rapporti pendenti e partecipazione a gare o affidamenti, la domanda di rinnovo mantenga la continuità del requisito fino alla definizione dell'istruttoria.

ILLUSTRAZIONE PROPOSTA CORREDATA DA EVENTUALI ESEMPI

Nel settore dei trasporti eccezionali e dell'autotrasporto specializzato, la continuità amministrativa costituisce un presupposto essenziale per garantire la regolare operatività delle imprese. In questo ambito, l'iscrizione nella White List rappresenta un requisito spesso determinante per la partecipazione a gare, per l'affidamento di servizi, per la stipula o la prosecuzione di rapporti contrattuali e, più in generale, per la continuità delle attività svolte nei confronti di committenti pubblici e privati.

Proprio per tale ragione, l'eventuale scadenza formale dell'iscrizione durante la pendenza del procedimento di rinnovo, anche quando la domanda sia stata presentata tempestivamente nei termini previsti, può determinare effetti particolarmente penalizzanti per le imprese. In concreto, tale situazione può causare ritardi o sospensioni nell'affidamento dei servizi, incertezze nella conclusione di nuovi contratti o nella prosecuzione di quelli in essere, rallentamenti nell'esecuzione di attività urgenti, indifferibili o strategiche, nonché aggravii organizzativi ed economici sproporzionati rispetto alla finalità perseguita.

La criticità risulta ancora più evidente per le imprese che operano su scala pluriregionale, con commesse distribuite su territori diversi e con necessità di garantire tempestività, affidabilità e continuità nell'esecuzione di trasporti tecnicamente complessi. In tali casi, l'assenza di una chiara continuità degli effetti dell'iscrizione in presenza di rinnovo tempestivamente richiesto può incidere negativamente sulla programmazione delle attività, sulla competitività delle imprese regolari e sulla certezza dei rapporti con clienti, stazioni appaltanti e committenti.

La proposta non mira in alcun modo a ridurre o attenuare i controlli antimafia, che restano essenziali e devono essere pienamente garantiti. L'obiettivo è piuttosto quello di rendere il sistema più efficiente, coerente e compatibile con l'operatività reale delle imprese, evitando che i tempi amministrativi del rinnovo producano effetti interruttivi o penalizzanti in assenza di sopravvenienze ostative. In tale prospettiva, la continuità del requisito in pendenza di rinnovo rappresenta una misura di razionalizzazione amministrativa, idonea a coniugare efficacia dei controlli, certezza giuridica e regolare svolgimento delle attività economiche lecite.

FINCO - ANNA (Trasporti eccezionali e noleggio autogrù)

ARGOMENTO

Sportello unico nazionale digitale e uniformità dei criteri autorizzativi

PROPOSTA DI RIFORMA NORMATIVA

Istituzione di uno sportello unico nazionale digitale per il rilascio dei titoli autorizzativi relativi alla circolazione dei veicoli eccezionali e ad uso speciale, con uniformazione dei criteri applicati dagli enti proprietari delle strade.

PROFILO DI CRITICITA'

L'attuale sistema autorizzativo per la circolazione dei veicoli eccezionali e dei veicoli ad uso speciale, tra cui gru mobili e autogrù, è caratterizzato da una forte frammentazione amministrativa. Le imprese devono confrontarsi con una pluralità di enti proprietari o concessionari delle strade, ciascuno dei quali applica procedure, tempi, modulistica, criteri istruttori e modalità di rilascio differenti. Ciò determina disomogeneità territoriale nelle valutazioni e nei tempi di risposta, difficoltà di programmazione degli spostamenti e dei lavori, aggravio amministrativo per le imprese che operano su più territori, duplicazione degli adempimenti documentali e mancanza di trasparenza preventiva circa le tratte effettivamente percorribili e le limitazioni applicabili.

ATTO NORMATIVO OGGETTO DI INTERVENTO

D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, art. 10; D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, artt. 9-20; D.P.R. 12 febbraio 2013, n. 31; direttive MIT prot. n. 3911/2013, n. 4214/2014, n. 3756/2015 e n. 293/2017; D.M. MIT n. 242 del 28 luglio 2022 e Linee guida sui trasporti in condizioni di eccezionalità, da integrare con una disciplina nazionale di interoperabilità, modulistica uniforme e gestione digitale unificata dei titoli.

IPOSTESI DI RIFORMA NORMATIVA

Istituzione di uno sportello unico nazionale digitale per la presentazione, gestione e monitoraggio delle domande autorizzative; modulistica uniforme nazionale e standardizzazione dei documenti richiesti; criteri istruttori uniformi per tutti gli enti proprietari o concessionari; obbligo di pubblicazione e aggiornamento, in formato digitale interoperabile, delle tratte autorizzabili, delle limitazioni, delle prescrizioni e delle eventuali esclusioni motivate; interoperabilità tra piattaforme e banche dati pubbliche; tempi certi per il rilascio dei pareri e dei titoli autorizzativi, con meccanismi

sostitutivi o acceleratori in caso di inerzia; possibilità per l'impresa di disporre in un unico ambiente digitale di tutti i titoli, le prescrizioni e lo storico autorizzativo dei propri mezzi.

ILLUSTRAZIONE PROPOSTA CORREDATA DA EVENTUALI ESEMPI

Le imprese del comparto del sollevamento operano frequentemente su più territori e, per lo svolgimento della propria attività, devono richiedere autorizzazioni analoghe a enti diversi, spesso con riferimento agli stessi mezzi e a spostamenti ricorrenti o comunque programmabili. In assenza di un sistema nazionale uniforme, la medesima tipologia di veicolo può essere assoggettata a discipline applicative differenti a seconda dell'ente competente, con conseguente disomogeneità nei criteri istruttori, nella documentazione richiesta, nelle modalità di presentazione delle domande e nei tempi di rilascio.

Ne deriva un aggravio amministrativo significativo per le imprese che operano su più province o regioni, costrette a riprodurre più volte adempimenti sostanzialmente identici, a trasmettere nuovamente documenti già disponibili e a confrontarsi con portali, regole operative e prassi non omogenee. A ciò si aggiunge la mancanza di una visione preventiva chiara e aggiornata delle tratte effettivamente percorribili, delle eventuali limitazioni applicabili e delle prescrizioni imposte dai singoli enti, con evidenti difficoltà nella programmazione degli spostamenti, nell'organizzazione dei lavori e nella gestione dei tempi di intervento.

In concreto, una società che svolge attività di noleggio a terzi di autogru e opera stabilmente su più territori può trovarsi a presentare richieste tra loro molto simili a enti diversi, ciascuno dotato di proprie regole, modulistica, allegati, piattaforme telematiche e tempistiche. Tale frammentazione genera incertezza, duplicazioni istruttorie e costi organizzativi che incidono sull'efficienza delle imprese senza apportare un corrispondente beneficio in termini di semplificazione, trasparenza o funzionalità del sistema.

FINCO - ANSAG (*Presagomatori Acciaio per Cemento Armato*)

ARGOMENTO

Comunicazione estremi identificativi conti correnti dedicati e soggetti delegati ad operarvi negli appalti pubblici.

PROPOSTA DI RIFORMA NORMATIVA

Semplificazione iter comunicazione dati e conti dedicati ai fini del rispetto degli obblighi di tracciabilità, mediante il ricorso a portale "Anagrafe Antimafia Esecutori".

PROFILO DI CRITICITA'

Frammentazione e proliferazione delle comunicazioni relative ai conti dedicati lungo l'intera filiera dell'appalto pubblico — comprendente imprese appaltatrici, affidatarie, esecutrici e subcontraenti — che genera evidenti difficoltà operative sia in termini di gestione che di controllo.

Mancanza di uno strumento unitario che consenta agli organi preposti di effettuare una verifica organica, sistematica e tempestiva delle informazioni trasmesse, con conseguente rischio di inefficienze, disallineamenti informativi e difficoltà nel monitoraggio complessivo dei flussi finanziari. L'assenza di un sistema coordinato comporta un contesto operativo in cui la gestione delle comunicazioni non solo risulta onerosa e dispersiva, ma espone anche a criticità in termini di trasparenza e controllo effettivo lungo tutta la catena dell'appalto.

ATTO NORMATIVO OGGETTO DI INTERVENTO

Legge 13 agosto 2010, n. 136 art 3 comma 7 (Tracciabilità flussi finanziari - modifica modalità di comunicazione). Decreto legge 17 ottobre 2016, n.189 (anagrafe antimafia esecutori - estensione funzioni) - disposizioni attuative del Ministero dell'Interno e delle Prefetture (revisione modalità inserimento dati, livelli di accesso, eventuale integrazione con banche dati esistenti) - D.lgs. 36/2023 (Codice dei contratti pubblici - coordinamento) - Reg. Ue 2016/679 (GDPR - necessità di definire base giuridica, titolarità e finalità del trattamento nell'ambito della piattaforma dei dati personali delle persone fisiche abilitate ad operare sui conti correnti dedicati).

IPOSTESI DI RIFORMA NORMATIVA

In coda all'art. 3, comma 7, Legge 13 agosto 2010 n. 136, inserire:

«Gli obblighi di comunicazione si intendono assolti dai soggetti di cui al comma 1 mediante iscrizione e aggiornamento nell'Anagrafe antimafia degli esecutori di cui all'art. 30, comma 6, del Decreto-legge 17 ottobre 2016 n. 189, con indicazione dei conti correnti dedicati e dei soggetti

delegati ad operarvi; per ciascuna commessa i conti sono associati univocamente ai relativi CIG e, ove previsto, CUP.

Le stazioni appaltanti e le amministrazioni concedenti accedono ai dati tramite la medesima Anagrafe, limitatamente al CIG o CUP, senza ulteriori comunicazioni.

Nei rapporti tra operatori economici l'obbligo si intende assolto mediante verifica dell'iscrizione; i dati non sono oggetto di pubblica consultazione.»

ILLUSTRAZIONE PROPOSTA CORREDATA DA EVENTUALI ESEMPI

L'impresa operante nell'ambito della filiera d'appalto, all'atto di iscriversi all'anagrafe antimafia degli esecutori indica contestualmente i conti correnti accesi ed utilizzabili per le commesse pubbliche, unitamente alle persone fisiche autorizzate ad operarvi, mantenendo successivamente aggiornati tali elenchi. All'atto di acquisire una commessa pubblica aggiorna anagrafica con CIG e CUP specificamente relativi alla commessa ed effettua l'associazione del/dei conti dedicati a quella singola opera, in ottemperanza all'art. 7, L. 136/2010. Gli enti committenti (stazione appaltante pubblica) avranno un accesso privilegiato alla piattaforma potendo consultare a richiesta i dati relativi ai conti correnti dedicati relativi allo specifico CIG/CUP di commessa. I dati relativi ai conti correnti dedicati e soggetti autorizzati ad operarvi non saranno invece visibili mediante semplice consultazione pubblica.

Nei rapporti tra imprese private (appaltatori/subappaltatori/subcontraenti/subfornitori) sarà sufficiente la verifica dell'iscrizione all'Anagrafe Antimafia Esecutori del soggetto economico per ottemperare agli obblighi di comunicazione.

FINCO - ANSAG (*Presagomatori Acciaio per Cemento Armato*)

ARGOMENTO

Lavori pubblici digitalizzazione informazioni fornitori prodotti – Protocolli di Legalità

PROPOSTA DI RIFORMA NORMATIVA

Accesso a strumenti digitali per semplificare gli adempimenti dei fornitori di prodotti (con o senza posa) nei lavori pubblici – Individuazione univoca della documentazione richiesta da Stazioni Appaltanti e imprese in applicazione dei Protocolli di Legalità.

PROFILO DI CRITICITA'

I fornitori di prodotti di acciaio presagomato per cemento armato, si trovano spesso a dover sostenere oneri amministrativi impropri dovendo fornire, decine di volte, la medesima documentazione a differenti stazioni appalti, senza potersi avvalere di un sistema di raccolta digitalizzato unico in cui depositare una sola volta quanto necessario a partecipare all'appalto pubblico. In qualità di subcontraenti, essi non possono, infatti accedere al Fascicolo Virtuale dell'Operatore Economico o a banche dati interoperabili in cui inserire e tener aggiornati i propri requisiti aziendali, necessari a partecipare alla catena di fornitura dell'appalto.

Inoltre, devono rispondere ad una gran quantità di richieste di documentazione disomogenea in ottemperanza ai Protocolli di Legalità, dal momento che non esiste una check list unica di documenti necessari ed ogni Stazione Appaltante/impresa "personalizza" a discrezione le informazioni richieste.

ATTO NORMATIVO OGGETTO DI INTERVENTO

Codice dei Contratti Pubblici (Dlgs 36/23); Legge 229/2016; Dlgs 159/2011, art. 91; Legge 190/2012; Legge 229/2016

IPOSTESI DI RIFORMA NORMATIVA

Inserimento all'interno del **Fascicolo Virtuale dell'Operatore Economico** previsto dal Codice dei Contratti Pubblici, dei documenti utili alla comprova, anche per fornitori e subfornitori, dei requisiti necessari per la partecipazione all'esecuzione dei contratti pubblici.

Integrazione delle funzionalità **dell'Anagrafe degli Esecutori** presso il Ministero dell'Interno al fine di raccogliere su un unico portale pubblico tutte le informazioni delle imprese idonee a diventare fornitori o subfornitori di imprese impegnate nei lavori pubblici.

Definizione di una checklist unica per tutte le stazioni appaltanti/impresе in merito alle informazioni che deve fornire il contraente ed il subcontraente per ottemperare ai Protocolli di Legalità.

ILLUSTRAZIONE PROPOSTA CORREDATA DA EVENTUALI ESEMPI

I fornitori dei cantieri pubblici sono chiamati ogni giorno a mettere a disposizione e replicare una mole impressionante di documenti (in formato cartaceo, in pdf o con inserimento su portale) a supporto di dichiarazioni che ogni impresa di costruzione spesso “personalizza” in ragione dell’appalto a cui partecipa.

Se per gli appaltatori ed i subappaltatori ci è cercato di razionalizzare e digitalizzare le informazioni necessarie a partecipare ad una gara pubblica, così non è per i fornitori o i subfornitori che sono costretti a reiterare continuamente la documentazione.

In questo contesto, forme di semplificazione digitale (quali potrebbero essere l’incremento delle funzionalità del Fascicolo Virtuale dell’Operatore Economico o dell’Anagrafe degli Esecutori) potrebbero essere delle soluzioni per alleggerire gli oneri burocratici delle imprese, ottimizzare la fornitura delle informazioni e facilitare i controlli della filiera.

Sempre in un’ottica di semplificazione, anche l’individuazione univoca della documentazione richiesta nell’ambito dei Protocolli di Legalità sarebbe di grande aiuto, per arginare la tendenza generale di adeguare la loro applicazione alle specifiche necessità e attitudini di cantiere, in assenza di indicazioni precise.

ARGOMENTO

Meccanismo autorizzazione ponteggi

PROPOSTA DI RIFORMA NORMATIVA

Proposta di modifiche all'articolo 131 del Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81

PROFILO DI CRITICITÀ

L'art. 131 del d.lgs. 81/08 "Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro" stabilisce che per ciascun tipo di ponteggio fisso il fabbricante debba chiedere al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali l'autorizzazione alla costruzione ed all'impiego.

Il rilascio da parte del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali dell'autorizzazione alla costruzione ed all'impiego di ponteggi fissi era già previsto nel D.P.R. 164/56 all'art. 30. Dal 1973 lo stesso Ministero ha emesso numerosi provvedimenti che, fino alla data di entrata in vigore del D.lgs. 81/2008 (14 maggio 2008), avevano validità illimitata nel tempo.

Con il D.lgs. 81/2008 viene introdotto il concetto di periodo di validità limitato dell'autorizzazione ministeriale.

L'autorizzazione è soggetta a rinnovo ogni dieci anni per verificare l'adeguatezza del ponteggio all'evoluzione del progresso tecnico, come previsto dal comma 5 dell'art. 131.

Per l'esame della documentazione relativa al rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 131 del Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e successive modificazioni, è istituito con Decreto Direttoriale n. 13/2017, presso la Direzione Generale della Tutela delle Condizioni di Lavoro e delle Relazioni Industriali, un Gruppo di Lavoro Tecnico con funzioni consultive. Il Gruppo di lavoro fornisce, all'esito di idonea istruttoria, un parere tecnico in ordine al rilascio delle autorizzazioni, nonché per eventuali profili applicativi in materia di opere provvisorie. Il parere tecnico è formulato sulla base dell'esperienza dei singoli componenti e alle prassi consolidate. Il Gruppo di lavoro fornisce alla Direzione Generale il proprio parere all'unanimità. È compito della Direzione Generale l'approvazione dell'istanza presentata dal produttore.

Per l'elaborazione della documentazione e del parere tecnico e per poter adempiere a quanto contenuto nel comma 5 il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Direzione Generale dei Rapporti di Lavoro e delle Relazioni Industriali, ha costituito un apposito Gruppo di Lavoro Tecnico composto da rappresentanti del Ministero stesso, del Servizio Tecnico Centrale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dell'Inail e dell'Istituto per le tecnologie della costruzione del Consiglio Nazionale delle Ricerche. Al gruppo di lavoro hanno collaborato anche tecnici delle aziende associate UNICMI produttrici di ponteggi.

Il Gruppo di lavoro ha elaborato un documento tecnico riguardante le norme tecniche specifiche sui ponteggi fissi per l'introduzione delle istruzioni per la costruzione e l'impiego, che tuttavia ad oggi non è ancora stato ufficialmente pubblicato.

Nel frattempo, il termine di validità delle autorizzazioni ministeriali rilasciate al fabbricante del ponteggio è scaduto il 14 maggio 2018, se rilasciate prima del 15 maggio 2008, altrimenti dopo dieci anni dalla data del rilascio. Tra 2 anni, il 14 maggio 2028, scadranno ulteriori dieci anni con l'evidenza che nulla è stato fatto nell'adempiere alla richiesta legislativa del D.Lgs 81/2008, in merito dell'adeguamento del ponteggio all'evoluzione del progresso tecnico, comprovato da norme tecniche emanate sia a livello nazionale, che europeo.

ATTO/I NORMATIVO/I OGGETTO DI INTERVENTO

Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 "Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro"

IPOSTESI DI RIFORMA NORMATIVA

Articolo 131 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81

1 All'articolo 131 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 sono apportate le seguenti modifiche:

- a) al comma 1 la parola "costruzione" è sostituita dalla seguente "fabbricazione";
- b) il comma 2 è sostituito dal seguente "2. Per ciascun tipo di ponteggio, il fabbricante chiede al Ministero del lavoro e delle politiche sociali l'autorizzazione alla fabbricazione, corredando la domanda di una relazione nella quale devono essere specificati gli elementi di cui all'articolo 132";
- c) il comma 3 è abrogato;
- d) al comma 4 le parole "alla costruzione ed all'impiego" sono sostituite dalle seguenti: "alla fabbricazione";
- e) il comma 5 è sostituito dai seguenti commi:

"5. L'autorizzazione di cui al comma 2 è rilasciata con decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e fa parte integrante della documentazione che accompagna il ponteggio. L'autorizzazione è soggetta a rinnovo ogni dieci anni per verificare l'adeguatezza del ponteggio all'evoluzione del progresso tecnico. Il mancato rinnovo dell'autorizzazione determina la cessazione della fabbricazione e del commercio della tipologia di ponteggio in questione.

5 bis. L'autorizzazione ha carattere personale ed è insuscettibile di autonomo trasferimento; tuttavia, nel caso in cui intervengano variazioni nella titolarità dell'impresa destinataria dell'autorizzazione, rimanendo immutati i presupposti legittimanti il suo rilascio, il cedente ed il cessionario ne danno comunicazione entro 30 giorni al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, nelle forme dell'autocertificazione, ai fini del conseguente subentro.

5 ter. La disposizione di cui al comma 5 bis si applica anche alle ipotesi di cui al Capo X, titolo V, libro V del codice civile, in tal caso il subentro è chiesto, nel medesimo termine decorrente dall'efficacia dell'operazione straordinaria.

5 quater. L'autorizzazione di cui al comma 2, su domanda del fabbricante, può essere integrata al fine di autorizzare l'utilizzo di nuovi elementi che non determinino la modifica sostanziale del ponteggio. L'autorizzazione così integrata fa parte della documentazione che accompagna il ponteggio. Le modifiche sostanziali del ponteggio comportano il rilascio di una nuova autorizzazione ai sensi del comma 2.”.

f) al comma 6, infine è aggiunto il seguente periodo: “In caso di mancato rinnovo dell'autorizzazione ai sensi del comma 5 l'utilizzo del ponteggio è permesso per un massimo di 15 anni successivi alla data di scadenza, a condizione che gli elementi del ponteggio siano mantenuti integri.”.

g) il comma 7 è sostituito dai seguenti commi:

“7. Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali si avvale anche dell'INAIL per il controllo delle caratteristiche tecniche dei ponteggi dichiarate dal titolare dell'autorizzazione, attraverso controlli a campione presso le sedi di produzione.

7 bis. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali da adottarsi entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione sono definite le norme tecniche alle quali conformarsi ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 2, nonché sono definite le modifiche non sostanziali di cui al 5 quater.

7 ter. Alle spese concernenti le procedure di rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 2, nonché al rinnovo, al subentro e all'integrazione della medesima, si applicano le disposizioni dell'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono determinate, fino a concorrenza del costo effettivo del servizio, le tariffe di rilascio, di rinnovo, di subentro e di integrazione dell'autorizzazione. Le predette tariffe sono aggiornate, sulla base del costo effettivo del servizio e con le stesse modalità, almeno ogni due anni. Le somme derivanti dalle tariffe sono riattribuite agli stati di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e destinate alle attività di sorveglianza sulle autorizzazioni rilasciate.

2. L'efficacia delle modifiche di cui al comma 1, lettera c) ed e), capoverso 5-quater, decorre dall'entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, lettera g), capoverso 7-bis.

Dopo l'articolo 131 è inserito il seguente:

Art. 131-bis

(Organismi riconosciuti per l'attestazione della conformità dei ponteggi alle norme tecniche)

1. La conformità dei ponteggi, per i quali si chiede l'autorizzazione, anche in caso di integrazione e rinnovo, alle norme tecniche di cui all'articolo 131, comma 7 bis, è attestata da organismi riconosciuti ai sensi del comma 2.

2. Gli organismi di cui al comma 3, sono autorizzati entro 90 giorni dall'istanza, con decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

3. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, da emanarsi entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuati i requisiti che devono essere posseduti dagli organismi che intendono essere riconosciuti, modalità di presentazione della domanda di autorizzazione e le relative tariffe.

4. Le somme derivanti dalle tariffe di cui al comma 3 sono riattribuite agli stati di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, e destinate alle attività di sorveglianza sugli organismi.”

Articolo 132 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81

1. All'articolo 132 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1 è aggiunta la lettera g- bis): “attestato di conformità del ponteggio alle norme tecniche di cui all'articolo 131, comma 7-bis, rilasciato da un organismo riconosciuto ai sensi dell'articolo 131- bis”.

ILLUSTRAZIONE DELLA PROPOSTA CORREDATA DA EVENTUALI ESEMPI

Le proposte sopra riportate si ritiene possano portare alla risoluzione dell'annosa questione riguardante le autorizzazioni per la costruzione e l'impiego dei ponteggi, come da argomentazioni già esposte, nonché superare alcune imprecisioni terminologiche.

In particolare, con l'introduzione del comma 7bis all'art. 131, che disciplina il rilascio dell'autorizzazione ministeriale alla costruzione e impiego di ponteggi fissi, si prevede la pubblicazione delle norme tecniche alle quali conformarsi ai fini del rilascio dell'autorizzazione, norme tecniche che sono già state definite dal Gruppo di Lavoro ministeriale al quale hanno preso parte, in collaborazione con la Dir. Gen. dei Rapporti di Lavoro e delle relazioni industriali, i tecnici delle aziende associate UNICMI produttrici di ponteggi fissi.

L'introduzione dell'art. 131-bis prevede che la conformità dei ponteggi, per i quali si chiede l'autorizzazione, anche in caso di integrazione e rinnovo, alle norme tecniche di cui all'articolo 131, comma 7 bis sopra illustrato, possa essere attestata da organismi appositamente riconosciuti e autorizzati con Decreto del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, che ne individui anche i requisiti, le modalità di presentazione della domanda di autorizzazione e le relative tariffe. Permane in capo al Ministero la validazione delle verifiche operate dai suddetti organismi e il rilascio dell'autorizzazione ministeriale.

Il ricorso agli organismi di certificazione per la verifica della conformità dei ponteggi alla normativa ministeriale consentirebbe una procedura più rapida e snella dell'iter autorizzativo, mantenendo in capo al Ministero l'approvazione dell'iter autorizzativo, dalla individuazione degli enti idonei alla verifica, fino al rilascio ufficiale dell'autorizzazione al fabbricante di ponteggi.