

Roma, 4 giugno 2018

Circolare n. 110/2018

Oggetto: Codice della strada – Fissaggio del carico – Controlli.

Dal 20 maggio scorso i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali superiori alle 3,5 ton riguardano anche il corretto fissaggio del carico ai sensi del D.M. 215/2017.

L'ispezione da parte delle Autorità di controllo avviene secondo la prescrizioni tecniche stabilite nell'Allegato III del succitato decreto. In particolare deve essere verificato che il carico sia fissato in modo da non interferire con la sicurezza della guida. Durante il trasporto i carichi possono subire solo minimi cambiamenti di posizione gli uni rispetto agli altri e rispetto alle pareti e alle superfici del veicolo e non possono fuoriuscire dal compartimento destinato alle merci o muoversi di fuori dalla superficie di carico.

Le carenze rilevate nel corso del controllo sono classificate tra lievi, gravi e pericolose e rilevano ai fini della classificazione del rischio di cui al D.Lgvo n.144/2008. Le imprese con profili di rischio elevato sono sottoposte a controlli più rigorosi e frequenti.

Le violazioni riscontrate comportano inoltre l'applicazione delle sanzioni ex art. 79 del CdS (efficienza dei veicoli) con un minimo di 85 fino a 338 euro.

Si rammenta che in base al D.Lgvo 286/2005 il caricatore è sempre responsabile per le violazioni sulla sistemazione del carico. A tal fine è opportuno che tale ruolo sia identificato nei contratti di trasporto e che venga garantito l'utilizzo di automezzi che rispettano i sistemi di corretto fissaggio del carico (in particolare le norme elencate all'allegato III del citato decreto).

Daniela Dringoli
Codirettore

Per riferimenti confronta circ. conf.le n. [25/2018](#)
Allegato uno
D/t

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

G.U. n. 139 del 17.6.2017

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DECRETO 19 maggio 2017

Recepimento della direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Vista la direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità', recepita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 marzo 2001, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 77 del 2 aprile 2001;

Vista la direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli, recepita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole e forestali 19 novembre 2004, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 88 del 16 aprile 2005;

Vista la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, sulle norme per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, recepita con il decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144;

Vista la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, recepita con decreto del Ministro dei trasporti 28 aprile 2008, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2008;

Visto il regolamento (CE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali;

Vista la direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la su menzionata direttiva 2000/30/CE;

Vista la rettifica alla richiamata direttiva 2014/47/UE, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea L 127 del 29 aprile 2014;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: «Nuovo codice della strada» e successive modificazioni, e, in particolare, gli articoli 79 e 80 recanti norme concernenti l'efficienza nella circolazione e la revisione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché l'art. 229 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie concernenti le materie disciplinate dallo stesso codice;

Ritenuto opportuno trasporre nell'ordinamento interno le disposizioni della direttiva 2014/47/UE;

Adotta
il seguente decreto:

Art. 1 **Oggetto**

1. Il presente decreto stabilisce i requisiti minimi per i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nel territorio nazionale, al fine di migliorare la sicurezza stradale e l'ambiente.

Art. 2 **Ambito di applicazione**

1. Il presente decreto si applica ai veicoli commerciali aventi una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti categorie definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004, di recepimento della direttiva 2003/37/CE, e dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, di recepimento della direttiva 2007/46/CE:

a) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente - veicoli della categoria M2 ed M3;

b) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate - veicoli della categoria N2 ed N3;

c) rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o per l'alloggiamento di persone e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate - veicoli delle categorie O3 ed O4;

d) trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5 utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada ed aventi una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.

2. Il presente decreto non pregiudica il diritto dell'autorità competente, di cui all'art. 3, comma 1, lettera p), di sottoporre a controlli tecnici su strada veicoli che esulano dal suo ambito di applicazione, come i veicoli commerciali leggeri della categoria N1 aventi massa massima non superiore a 3,5 tonnellate, di controllare altri aspetti del trasporto e della sicurezza stradale, oppure di procedere a controlli in luoghi diversi dalle strade pubbliche. L'autorità competente può, altresì, limitare l'utilizzazione di un particolare tipo di veicolo su determinate parti della rete stradale nazionale per ragioni di sicurezza stradale.

Art. 3 **Definizioni**

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) «veicolo»: ogni veicolo a motore, ad eccezione di quelli che circolano su rotaia, o il suo rimorchio;

b) «veicolo a motore»: ogni veicolo su ruote, semovente, azionato da un motore con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;

c) «rimorchio»: ogni veicolo su ruote non semovente progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo a motore;

d) «semirimorchio»: ogni rimorchio progettato per essere agganciato a un veicolo a motore, in modo che una parte di esso si appoggi sul veicolo a motore e una parte sostanziale della sua massa e della massa del suo carico sia sopportata dal veicolo a motore;

e) «carico»: tutte le merci collocate di norma nella o sulla parte di un veicolo progettata per sopportare un carico e che non sono permanentemente fissate al veicolo, compresi oggetti in contenitori quali gabbie, casse mobili o container, trasportati dai veicoli;

f) «veicolo commerciale»: un veicolo a motore e il suo rimorchio o semirimorchio, utilizzato principalmente per il trasporto di merci o di passeggeri a fini commerciali, come il trasporto per conto terzi o il trasporto per conto proprio, o per altri fini professionali;

g) «veicolo immatricolato in uno Stato membro»: un veicolo immatricolato o immesso in servizio in uno Stato membro dell'Unione europea;

h) «intestatario di una carta di circolazione»: la persona fisica o giuridica al cui nome il veicolo è immatricolato;

i) «impresa»: un'impresa ai sensi dell'art. 2, punto 4, del regolamento (CE) n. 1071/2009;

l) «controllo tecnico su strada»: un controllo tecnico su strada non preannunciato di un veicolo commerciale effettuato dall'autorità competente o sotto la sua supervisione diretta;

m) «strada pubblica»: una strada di pubblica utilità, quali le strade locali, regionali o nazionali, le strade a scorrimento veloce, le superstrade o le autostrade, di cui all'art. 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

n) «controllo tecnico»: un'ispezione a norma dell'art. 3, paragrafo 9, della direttiva 2014/45/UE;

o) «certificato di revisione»: verbale di controllo tecnico rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;

p) «autorità competente»: l'autorità responsabile della gestione del sistema di controlli tecnici su strada compresa l'esecuzione di tali controlli: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per la motorizzazione;

q) «ispettore»: una persona autorizzata dall'autorità competente a svolgere controlli tecnici su strada iniziali ovvero più approfonditi;

r) «carenze»: difetti tecnici e altre tipologie di non conformità riscontrati durante un controllo tecnico su strada;

s) «controllo su strada in concertazione»: un controllo tecnico su strada effettuato congiuntamente dalla autorità competente nazionale e da una o più autorità competenti di altri Stati membri dell'Unione europea;

t) «operatore»: la persona fisica o giuridica che utilizza il veicolo in quanto proprietario o che è autorizzata dal proprietario a utilizzarlo;

u) «unità mobile di controllo»: sistema trasportabile di attrezzature di controllo necessario per effettuare controlli tecnici su strada più approfonditi e che si avvale di ispettori competenti ad effettuare controlli tecnici su strada più approfonditi;

v) «impianto apposito per i controlli su strada»: un'area determinata per lo svolgimento di controlli tecnici su strada iniziali, ovvero più approfonditi, che può anche essere dotata di attrezzature di controllo installate in modo permanente.

Art. 4

Sistema di controllo su strada

1. Il sistema di controlli tecnici su strada comprende i controlli tecnici su strada iniziali di cui all'art. 10, comma 1, ed i controlli tecnici su strada più approfonditi di cui all'art. 10, commi 3 e 4.

Art. 5

Percentuale di veicoli da sottoporre a controllo

1. Per i veicoli di cui all'art. 2, comma 1, lettere a), b) e c), in ogni anno civile l'autorità competente esegue un numero adeguato di controlli tecnici su strada iniziali proporzionato al numero complessivo di tali veicoli immatricolati nel proprio territorio, tenuto conto che il numero complessivo di tali controlli nel totale degli Stati dell'Unione è pari almeno al cinque per cento del numero totale dei predetti veicoli immatricolati nell'Unione europea.

2. Le informazioni sui veicoli controllati sono comunicate alla Commissione europea a norma dell'art. 20, comma 1.

Art. 6

Sistema di classificazione del rischio

1. Per i veicoli di cui all'art. 2, comma 1, lettere a), b) e c), l'autorita' competente provvede affinche' le informazioni riguardanti il numero e la gravita' delle carenze di cui all'allegato II e, se del caso, all'allegato III, rilevate nei veicoli gestiti dalle singole imprese siano inserite nel sistema di classificazione del rischio istituito ai sensi dell'art. 11 del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144. Per l'attribuzione ad un'impresa di un profilo di rischio, l'autorita' competente puo' avvalersi dei criteri di cui all'allegato I. Tali informazioni sono utilizzate per sottoporre a controlli piu' rigorosi e frequenti le imprese che presentano un fattore di rischio elevato. Il sistema di classificazione del rischio e' gestito dall'autorita' competente.

2. Ai fini dell'applicazione del comma 1, l'autorita' competente per l'immatricolazione del veicolo utilizza le informazioni ricevute dalle autorita' competenti degli altri Stati membri dell'Unione europea, ai sensi dell'art. 18, comma 1.

3. L'autorita' competente puo' prevedere controlli tecnici volontari supplementari. Le informazioni sul rispetto degli obblighi di conformita' relativi alle condizioni dei veicoli risultanti dai controlli volontari possono essere prese in considerazione per migliorare il profilo di rischio di un'impresa.

Art. 7

Responsabilita'

1. Il certificato di revisione relativo al controllo tecnico periodico piu' recente o la relativa copia o, in caso di certificato di revisione elettronico, una copia cartacea certificata o l'originale cartaceo di tale certificato e la relazione relativa all'ultimo controllo tecnico su strada, sono tenuti a bordo del veicolo.

2. Le imprese ed i conducenti di un veicolo sottoposto a un controllo tecnico su strada collaborano con gli ispettori e consentono l'accesso al veicolo, alle sue parti ed a tutta la documentazione utile ai fini del controllo.

3. Le imprese sono responsabili del mantenimento dei propri veicoli in condizioni di sicurezza e conformita', ferme restando le responsabilita' del conducente di tali veicoli.

Art. 8

Ispettori

1. Nella selezione di un veicolo da sottoporre a un controllo tecnico su strada o nella effettuazione di detto controllo, gli ispettori non praticano alcuna discriminazione basata sulla nazionalita' del conducente o sul paese di immatricolazione o di immissione in servizio del veicolo.

2. Nell'eseguire un controllo tecnico su strada, l'ispettore ha l'obbligo di astenersi in caso di conflitti di interesse che possano in qualche modo influenzare l'imparzialita' e l'obiettivita' della sua decisione.

3. Agli ispettori e' dovuto un compenso non direttamente collegato ai risultati dei controlli tecnici su strada, iniziali o piu' approfonditi, da essi effettuati, determinato con il decreto di cui all'art. 15, comma 2.

4. I controlli tecnici su strada piu' approfonditi sono effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione previsti dall'art. 13 e dall'allegato IV della direttiva 2014/45/UE. Gli ispettori, che effettuano controlli in appositi impianti per i controlli su strada o che utilizzano unita' mobili di controllo, devono soddisfare tali requisiti o requisiti equivalenti approvati dall'autorita' competente.

Art. 9

Procedure di ispezione

1. Nell'identificare i veicoli da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale, gli ispettori possono selezionare in via prioritaria veicoli utilizzati da imprese aventi un profilo di rischio elevato, ai sensi del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144. Possono anche essere selezionati veicoli a caso per un controllo o qualora si sospetti che essi presentino un rischio per la sicurezza stradale o l'ambiente.

Art. 10

Contenuti e metodi dei controlli tecnici su strada

1. L'autorita' competente provvede affinche' i veicoli selezionati, a norma dell'art. 9, siano sottoposti a un controllo tecnico su strada iniziale. In ogni controllo tecnico su strada iniziale svolto su un veicolo, l'ispettore:

a) controlla l'ultimo certificato di revisione e l'ultima relazione relativa a un controllo tecnico su strada, se disponibili, tenuti a bordo o le relative attestazioni elettroniche a norma dell'art. 7, comma 1;

b) procede ad una valutazione visiva delle condizioni tecniche del veicolo;

c) puo' procedere ad una valutazione visiva della fissazione del carico del veicolo, a norma dell'art. 13;

d) puo' effettuare controlli tecnici mediante qualsiasi metodo ritenuto appropriato.

2. I controlli tecnici, di cui al comma 2, possono essere effettuati per motivare la decisione di sottoporre il veicolo ad un controllo tecnico su strada piu' approfondito o per chiedere che le carenze siano rettificate senza indugio ai sensi dell'art. 14, comma 1.

3. L'ispettore verifica che siano state rettificate eventuali carenze riportate nella precedente relazione di controllo su strada.

4. In base al risultato del controllo iniziale, l'ispettore decide se il veicolo o il suo rimorchio debbano essere sottoposti ad un controllo su strada piu' approfondito.

5. Un controllo tecnico su strada piu' approfondito riguarda gli elementi elencati all'allegato II che sono considerati necessari e pertinenti, tenendo conto, in particolare, della sicurezza di freni, pneumatici, ruote e telaio e degli effetti nocivi, ed i metodi raccomandati applicabili al controllo di tali elementi.

6. Qualora il certificato di revisione o una relazione di controllo su strada dimostri che uno degli ambiti di cui all'allegato II e' stato oggetto di un controllo durante i tre mesi precedenti, l'ispettore non lo controlla salvo i casi in cui cio' sia giustificato da un'evidente carenza.

Art. 11

Apparecchiature per i controlli

1. Un controllo tecnico su strada piu' approfondito si effettua per mezzo di un'unita' mobile di controllo o di un apposito impianto per i controlli su strada o in un centro di controllo tecnico, ai sensi della direttiva 2014/45/UE.

2. Qualora i controlli piu' approfonditi debbano essere effettuati in un centro di controllo tecnico o in un apposito impianto per i controlli su strada, essi sono effettuati quanto prima possibile nel piu' vicino centro o impianto disponibile.

3. Le unita' mobili di controllo e gli appositi impianti per i controlli su strada dispongono di equipaggiamenti adeguati per svolgere un controllo tecnico su strada piu' approfondito, comprese le apparecchiature necessarie per valutare lo stato e l'efficienza dei freni, dello sterzo, delle sospensioni e gli effetti nocivi del veicolo come prescritto. Qualora le unita' mobili di controllo o gli appositi impianti per i controlli su strada non dispongano dell'equipaggiamento necessario per controllare un elemento indicato in sede di controllo iniziale, il veicolo e' indirizzato verso un centro o impianto di controllo in cui e' possibile procedere a un controllo approfondito dell'elemento in questione.

Art. 12

Valutazione delle carenze

1. Per ciascun elemento da sottoporre al controllo, l'allegato II fornisce un elenco di possibili carenze e del loro livello di gravita', da utilizzare durante i controlli tecnici su strada.

2. Le carenze rilevate nel corso dei controlli tecnici su strada sono classificate in uno dei seguenti gruppi:

a) carenze lievi che non hanno conseguenze significative sulla sicurezza del veicolo o ripercussioni sull'ambiente e altri casi lievi di non conformita';

b) carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o avere ripercussioni sull'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza degli altri utenti della strada e altri casi piu' significativi di non conformita';

c) carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale o che hanno ripercussioni sull'ambiente.

3. Un veicolo, con carenze che rientrano in piu' di un gruppo di carenze di cui al comma 2, e' classificato nel gruppo che corrisponde alla carenza piu' grave. Un veicolo che presenta diverse carenze relative agli stessi ambiti oggetto di controllo tecnico su strada, definiti al punto 1 dell'allegato II, puo' essere classificato nel gruppo di carenze del livello di gravita' immediatamente superiore, se si ritiene che l'effetto combinato di tali carenze risulti in un rischio piu' elevato per la sicurezza stradale.

Art. 13

Controllo della fissazione del carico

1. Durante il controllo su strada un veicolo puo' essere sottoposto all'ispezione della fissazione del suo carico a norma dell'allegato III, per accertare che il carico sia fissato in modo tale da non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, le cose o l'ambiente. I controlli possono essere effettuati per verificare che durante tutte le fasi di operazione del veicolo, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di avvio in salita, i carichi possano subire solo minimi cambiamenti di posizione gli uni rispetto agli altri e rispetto alle pareti e superfici del veicolo e non possano fuoriuscire dal compartimento destinato alle merci o muoversi al di fuori della superficie di carico.

2. Fatte salve le prescrizioni applicabili al trasporto di determinate categorie di merci come quelle oggetto dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), la fissazione del carico ed il controllo della fissazione del carico possono essere effettuati conformemente ai principi e, se del caso, alle norme di cui all'allegato III, sezione I. Si puo' utilizzare l'ultima versione delle norme di cui all'allegato III, sezione I, punto 5.

3. Le procedure in merito alle conseguenze, di cui all'art. 14, possono essere applicate anche in caso di carenze gravi o pericolose della fissazione del carico.

Art. 14

Seguito in caso di carenze gravi o pericolose

1. Fatto salvo quanto previsto al comma 3, l'autorita' competente dispone che ogni carenza grave o pericolosa, riscontrata in un controllo iniziale o in un controllo piu' approfondito, sia rettificata prima che il veicolo sia rimesso in circolazione sulla rete stradale pubblica.

2. A seguito del controllo su strada di un veicolo immatricolato sul territorio nazionale, l'ispettore puo' decidere di far sottoporre il veicolo stesso ad un controllo tecnico completo entro un termine specificato. Se il veicolo e' immatricolato in un altro Stato membro dell'Unione europea, l'autorita' competente puo' chiedere all'autorita' competente di tale Stato, tramite i punti di contatto di cui all'art. 17, di effettuare un nuovo controllo tecnico del veicolo secondo la procedura di cui all'art. 18, comma 2. Qualora siano rilevate carenze gravi o pericolose su un veicolo immatricolato al di fuori dell'Unione europea, l'autorita' competente puo' decidere di informare l'autorita' competente del paese di immatricolazione del veicolo.

3. In caso di carenze che richiedano una rettifica rapida o immediata a causa di un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale, l'autorita' competente dispone che l'utilizzo del veicolo sia limitato o vietato fino a quando tali carenze siano state rettificate. L'utilizzazione del veicolo in questione puo' essere autorizzata affinche' esso possa raggiungere una delle officine meccaniche piu' vicine in cui dette carenze possano essere rettificate, a condizione che si sia da posto rimedio alle carenze pericolose in questione in modo tale da consentire al veicolo di raggiungere detta officina senza rischio immediato per la sicurezza dei suoi occupanti o di altri utenti della strada. In caso di carenze che non richiedono una rettifica immediata, l'autorita' competente puo' decidere a quali condizioni e per quale ragionevole periodo di tempo il veicolo possa essere utilizzato prima della rettifica della carenza. Qualora il veicolo non possa essere riparato per poter raggiungere l'officina, esso puo' essere portato in un luogo disponibile in cui sia possibile ripararlo.

Art. 15

Diritti di controllo

1. Qualora si siano riscontrate carenze in seguito a un controllo piu' approfondito, si applicano le tariffe in materia di operazioni di revisione previste dalla legge n. 870 del 1° dicembre 1986.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinate le modalita' operative per l'applicazione delle tariffe indicate al comma 1 e i compensi per gli ispettori di cui all'art. 8, comma 3.

Art. 16

Relazione di controllo e banca dati dei controlli tecnici su strada

1. Per ogni controllo tecnico su strada iniziale effettuato, sono comunicate all'autorita' competente le seguenti informazioni:

- a) paese di immatricolazione del veicolo;
- b) categoria del veicolo;
- c) risultato del controllo tecnico su strada iniziale.

2. A conclusione di un controllo piu' approfondito l'ispettore redige una relazione a norma dell'allegato IV. L'autorita' competente provvede affinche' il conducente del veicolo riceva una copia della relazione di controllo.

3. L'ispettore comunica all'autorita' competente i risultati del controllo tecnico su strada piu' approfondito entro un termine ragionevole successivo al controllo in questione. L'autorita' competente conserva tali informazioni conformemente alla legislazione applicabile in materia di protezione dei dati per almeno trentasei mesi dalla data della loro ricezione.

Art. 17

Designazione di un punto di contatto

1. Ai fini del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per la motorizzazione, e' designato punto di contatto. In tale ambito:

- a) garantisce il coordinamento con i punti di contatto designati dagli altri Stati membri dell'Unione europea per quanto riguardale azioni intraprese a norma dell'art. 18;
- b) inoltra alla Commissione europea i dati di cui all'art. 20;
- c) assicura, se del caso, qualsiasi altro scambio di informazioni e l'assistenza ai punti di contatto degli altri Stati membri dell'Unione europea.

Art. 18

Cooperazione tra gli Stati membri della Unione europea

1. Qualora in un veicolo non immatricolato in Italia in cui avviene il controllo siano rilevate carenze gravi o pericolose o carenze che portano alla limitazione o al divieto dell'utilizzazione del veicolo, il punto di contatto notifica al punto di contatto dello stato membro dell'Unione europea di immatricolazione del veicolo i risultati del controllo. Tale notifica contiene gli elementi della relazione di controllo su strada, di cui all'allegato IV, ed e' comunicata preferibilmente tramite i registri elettronici nazionali di cui all'art. 16 del regolamento CE n. 1071/2009.

2. Qualora in un veicolo siano riscontrate carenze gravi o pericolose, il punto di contatto puo' richiedere all'autorita' competente dello Stato membro dell'Unione europea di immatricolazione del veicolo, tramite il punto di contatto di quest'ultimo Stato, di adottare opportuni provvedimenti, come sottoporre il veicolo a un ulteriore controllo tecnico a norma dell'art. 14.

Art. 19

Controlli tecnici su strada in concertazione

1. Su base annua, devono essere svolte regolarmente attivita' di controllo su strada in concertazione. E' possibile combinare tali attivita' con quelle di cui all'art. 6 del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144.

Art. 20

Trasmissione di informazioni alla Commissione

1. L'autorita' competente trasmette, per via elettronica, alla Commissione europea entro il 31 marzo 2021 e, successivamente, con cadenza biennale entro il 31 del mese di marzo, i dati raccolti relativi ai due anni civili precedenti, concernenti i veicoli controllati nel territorio nazionale. Tali dati indicano:

- a) il numero di veicoli sottoposti a controllo;
- b) la categoria di veicoli sottoposta a controllo;
- c) il paese di immatricolazione di ogni veicolo controllato;
- d) in caso di controlli piu' approfonditi, gli ambiti oggetto di controllo e gli elementi per i quali il controllo ha dato esito negativo, ai sensi del punto 10 dell'allegato IV.

2. La prima relazione riguarda il periodo di due anni a decorrere dal 1° gennaio 2019.

3. Fino alla definizione da parte della Commissione europea di specifiche norme dettagliate in merito al formato in cui i dati di cui al comma 1 devono essere comunicati con mezzi elettronici, ci si avvale del modello standard per le relazioni di cui all'allegato V.

Art. 21

Sanzioni

1. In caso di violazione delle disposizioni del presente decreto, si applicano le sanzioni previste dall'art. 79 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Art. 22

Applicazione delle norme

1. Le disposizioni del presente decreto si applicano dal 20 maggio 2018, fatta salva l'applicazione delle disposizioni riguardanti il sistema di classificazione del rischio, di cui all'art. 6, che decorre dal 20 maggio 2019.

Art. 23

Abrogazione

1. Il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 marzo 2001, di recepimento della direttiva 2000/30/CE, e' abrogato a decorrere dal 20 maggio 2018.

Art. 24

Allegati

1. Gli allegati I, II, III, IV e V al presente decreto ne costituiscono parte integrante.

Il presente decreto sara' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana

Roma, 19 maggio 2017

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Delirio

Registrato alla Corte dei conti il 9 giugno 2017
Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, registro n. 1, foglio n. 2156

*****OMISSIS*****

Allegato III

I. Principi in materia di fissazione del carico

1. La fissazione del carico e' in grado di resistere alle seguenti forze risultanti da accelerazioni/decelerazioni del veicolo:

in direzione di marcia: 0,8 volte il peso del carico e

in direzione laterale: 0,5 volte il peso del carico e

in direzione contraria a quella di marcia: 0,5 volte il peso del carico

e deve, in generale, impedire l'inclinazione o il ribaltamento del carico.

2. La distribuzione del carico tiene conto dei carichi massimi autorizzati per asse e dei carichi minimi per asse necessari entro i limiti della massa massima autorizzata del veicolo, in linea con le disposizioni legali in materia di pesi e dimensioni dei veicoli.

3. Nel fissare il carico va tenuto conto dei requisiti relativi alla resistenza di determinati componenti del veicolo, quali le pareti anteriore, laterali e posteriore, i montanti o i punti di ancoraggio, qualora tali elementi siano utilizzati per la fissazione del carico.

4. Per la fissazione del carico possono essere utilizzati, anche in combinazione tra loro, uno o piu' dei seguenti metodi:

immobilizzazione,

bloccaggio (locale/generale),

ancoraggio diretto,

ancoraggio per attrito.

5. Norme applicabili:

Norma	Descrizione
- EN 12195-1	Calcolo delle forze di ancoraggio
- EN 12640	Punti di ancoraggio
- EN 12642	Resistenza della struttura del veicolo
- EN 12195-2	Cinghie di tessuto di fibra chimica
- EN 12195-3	Catene di ancoraggio
- EN 12195-4	Funi di ancoraggio di acciaio

/- ISO 1161, ISO/	/
/1496	/Contenitore ISO
+-----+	+-----+
/- EN 283	/Casse mobili
+-----+	+-----+
/- EN 12641	/Teloni impermeabili
+-----+	+-----+
/- EUMOS 40511	/Pali Montanti
+-----+	+-----+
/	/Imballaggio per il
/- EUMOS 40509	/trasporto
+-----+	+-----+

II. Controllo della fissazione del carico

1. Classificazione delle carenze.

Le carenze sono classificate in uno dei seguenti gruppi di carenze:

carezza lieve: una carezza lieve si verifica quando il carico e' stato fissato correttamente ma potrebbero essere opportuni consigli di prudenza,

carezza grave: una carezza grave si verifica quando il carico non e' stato fissato adeguatamente ed esiste un rischio di movimenti significativi o di ribaltamento del carico o di parti di esso,

carezza pericolosa: una carezza pericolosa si verifica quando la sicurezza stradale e' minacciata direttamente da un rischio di caduta del carico o di parti di esso o da un pericolo derivante direttamente dal carico o da un pericolo immediato per le persone.

In presenza di piu' carenze, il trasporto e' classificato nel gruppo di carenze di maggiore gravita'. Qualora si verificano piu' carenze di cui si prevede che i loro effetti combinati debbano intensificarsi a vicenda, il trasporto e' classificato nel gruppo di carenze di livello superiore.

2. Metodi di controllo.

Il metodo di controllo consiste in un esame visivo dell'utilizzazione corretta di procedimenti appropriati in misura adeguata per fissare il carico e/o nella misurazione delle forze di tensione, nel calcolo dell'efficienza della fissazione e nel controllo di certificati, se del caso.

3. Valutazione delle carenze.

La tabella 1 riporta le regole che possono essere applicate durante un controllo della fissazione del carico per determinare se il trasporto avvenga in condizioni accettabili.

La categorizzazione delle carenze e' determinata, caso per caso, sulla base delle classificazioni di cui al presente capo, sezione 1.

I valori riportati nella tabella 1 hanno carattere indicativo e dovrebbero essere considerati come linee guida per determinare la categoria di una data carezza in funzione delle circostanze specifiche, in particolare secondo il carattere del carico, e a discrezione dell'ispettore.

In caso di trasporto che rientri nell'ambito di applicazione della direttiva 95/50/CE del Consiglio (1), possono essere applicate prescrizioni piu' specifiche.

Tabella 1

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
A	L'imballaggio per il trasporto non consente un'adeguata fissazione del carico	A discrezione dell'ispettore		
B	Una o più unità di carico non sono posizionate correttamente	A discrezione dell'ispettore		
C	Il veicolo non è adatto al suo carico (carenza diversa da quelle elencate al punto 10)	A discrezione dell'ispettore		
D	Difetti evidenti della sovrastruttura del veicolo (carenza diversa da quelle elencate al punto 10)	A discrezione dell'ispettore		
10	Idoneità del veicolo			
10.1	Parete anteriore (se utilizzata per la fissazione del carico)			
10.1.1	Pezzo danneggiato dalla ruggine o deformato		x	
	Pezzo incrinato che mette a rischio l'integrità del compartimento di carico			x
10.1.2	Resistenza insufficiente (certificato o etichetta, se applicabile)		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x
10.2.	Pareti laterali (se utilizzate per la fissazione del carico)			
10.2.1.	Pezzo danneggiato dalla ruggine, deformato, con cerniere e serrature in condizioni insoddisfacenti		x	
	Pezzo incrinato; cerniere o serrature mancanti o non funzionanti			x
10.2.2.	Resistenza insufficiente dell'appoggio (certificato o etichetta, se applicabile)		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x
10.2.3.	Pannelli delle pareti laterali in cattivo stato		x	
	Pezzo incrinato			x
10.3.	Parete posteriore (se utilizzata per la fissazione del carico)			
10.3.1.	Pezzo danneggiato dalla ruggine, deformato, con cerniere e serrature in condizioni insoddisfacenti		x	
	Pezzo incrinato; cerniere o serrature mancanti o non funzionanti			x
10.3.2.	Resistenza insufficiente (certificato o etichetta, se applicabile)		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x

10.4.	Montanti (se utilizzati per la fissazione del carico)		
10.4.1.	Pezzo danneggiato dalla ruggine o deformato o fissato male al veicolo		x
	Pezzo incrinato; fissazione al veicolo instabile		x
10.4.2.	Resistenza insufficiente o progettazione inadeguata		x
	Altezza insufficiente per il carico trasportato		x
10.5.	Punti di ancoraggio (se utilizzati per la fissazione del carico)		
10.5.1.	Stato insoddisfacente o progettazione inadeguata		x
	Non in grado di sopportare le forze di ancoraggio richieste		x
10.5.2.	Numero insufficiente		x
	Numero insufficiente per sopportare le forze di ancoraggio richieste		x
10.6.	Strutture speciali obbligatorie (se utilizzate per la fissazione del carico)		
10.6.1.	Stato insoddisfacente, danneggiato		x
	Pezzo incrinato; non in grado di sopportare tensioni di ritenuta		x
10.6.2.	Non adatte al trasporto di merci		x
	Mancanti		x
10.7.	Pavimento (se utilizzato per la fissazione del carico)		
10.7.1.	Stato insoddisfacente, danneggiato		x
	Pezzo incrinato; non in grado di sopportare il carico		x
10.7.2.	Classificazione di carico insufficiente		x
	Non in grado di sopportare il carico		x
20	Metodi di ritenuta		
20.1.	Immobilizzazione, bloccaggio e ancoraggio diretto		
20.1.1	Fissaggio diretto del carico (bloccaggio)		
20.1.1.1	Distanza eccessiva dalla parete anteriore, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico		x
	Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete		x
20.1.1.2.	Distanza eccessiva dalla parete laterale, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico		x
	Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete		x
20.1.1.3.	Distanza eccessiva dalla parete posteriore, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico		x

	Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete			x
20.1.2.	Dispositivi di fissazione quali barre di ancoraggio, travi di bloccaggio, sbarre e zeppe; anteriori, laterali e posteriori			
20.1.2.1.	Fissaggio inadeguato al veicolo	x		
	Fissaggio insufficiente		x	
	Non in grado di sopportare forze di ritenuta, allentati			x
20.1.2.2.	Fissazione inadeguata	x		
	Fissazione insufficiente		x	
	Del tutto inefficace			x
20.1.2.3.	Parziale inadeguatezza delle attrezzature di fissazione		x	
	Totale inadeguatezza delle attrezzature di fissazione			x
20.1.2.4.	Metodo prescelto di fissazione dell'imballaggio parzialmente inadeguato		x	
	Il metodo prescelto è del tutto inadeguato			x
20.1.3	Fissazione diretta con reti e teli			
20.1.3.1.	Stato delle reti e dei teli (etichetta mancante o danneggiata ma dispositivo tuttora in buono stato)	x		
	Dispositivi di ritenuta del carico danneggiati		x	
	Dispositivi di ritenuta del carico gravemente deteriorati e non più idonei all'utilizzazione			x
20.1.3.2.	Resistenza insufficiente di reti e teli		x	
	In grado di sopportare meno di 2/3 delle forze di ritenuta richieste			x
20.1.3.3.	Fissaggio insufficiente di reti e teli		x	
	Fissaggio in grado di sopportare meno di 2/3 delle forze di ritenuta richieste			x
20.1.3.4.	Reti e teli parzialmente inadeguati alla fissazione delle merci		x	
	Del tutto inadeguati			x
20.1.4.	Separazione e riempimento delle unità di carico o degli spazi liberi			
20.1.4.1.	Inadeguatezza dell'unità di separazione e riempimento		x	
	Separazione o spazi liberi eccessivi			x
20.1.5.	Ancoraggio diretto (orizzontale, trasversale, diagonale, ad anello e antirimbalo)			
20.1.5.1.	Forze di fissazione richieste inadeguate		x	
	Meno di 2/3 della forza richiesta			x

20.2.	Fissazione anti-attrito			
20.2.1.	Ottenimento della forza di fissazione richiesta			
20.2.1.1.	Forze di fissazione richieste inadeguate		x	
	Meno di 2/3 della forza richiesta			x
20.3.	Dispositivi di ritenuta del carico utilizzati			
20.3.1	Inadeguatezza dei dispositivi di ritenuta del carico		x	
	Dispositivo del tutto inadeguato			x
20.3.2.	Etichetta (per esempio targa/fascia) mancante ma dispositivo tuttora in buono stato	x		
	Etichetta (per esempio targa/fascia) mancante e dispositivo fortemente deteriorato		x	
20.3.3.	Dispositivi di ritenuta del carico danneggiati		x	
	Dispositivi di ritenuta del carico gravemente deteriorati e non più idonei all'utilizzazione			x
20.3.4.	Verricelli di ancoraggio usati in modo scorretto		x	
	Verricelli di ancoraggio difettosi			x
20.3.5.	Uso scorretto della ritenuta del carico (per esempio assenza di protezione dei bordi)		x	
	Uso difettoso dei dispositivi di ritenuta del carico (per esempio nodi)			x
20.3.6.	Fissaggio dei dispositivi di ritenuta del carico inadeguato		x	
	Meno di 2/3 della forza richiesta			x
20.4.	Attrezzature supplementari (per esempio tappeti anti-slittamento, protettori di spigoli, rivestimenti per spigoli)			
20.4.1.	Uso di attrezzature inadeguate	x		
	Uso di attrezzature scorrette o difettose		x	
	Uso di attrezzature del tutto inadeguate			x
20.5.	Trasporto di materiale alla rinfusa e di materiale leggero e sfuso			
20.5.1.	Materiale alla rinfusa asportato dal vento durante l'uso del veicolo su strada con rischio di distrarre i conducenti di altri veicoli		x	
	Pericolo per la circolazione			x
20.5.2.	Materiale alla rinfusa non adeguatamente fissato		x	
	Caduta del carico con pericolo per la circolazione			x
20.5.3.	Assenza di copertura per le merci leggere		x	
	Caduta del carico con pericolo per la circolazione			x
20.6.	Trasporto di legname tondo			
20.6.1.	Il materiale trasportato (tronchi) è parzialmente fissato male			x
20.6.2.	Forze di fissazione dell'unità di carico inadeguate		x	
	Meno di 2/3 della forza richiesta			x
30	Carico interamente non fissato			x

*****OMISSIS*****