Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO
***

Dipartimento Pubblica Sicurezza
Servizio Polizia Stradale
Registrato il 29/10/2019
Prot.300/A/9133/19/108/5/1

269338

OGGETTO: Corretta sistemazione del carico sui veicoli commerciali, ai sensi del Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 215/2017 di recepimento della Direttiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio. Indicazioni operative.

- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA STRADALE — LORO SEDI

- AL CENTRO ADDESTRAMENTO DELLA POLIZIA DI STATO — CESENA

e, per conoscenza,:

- AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
  Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali
  ed il Personale
  Direzione generale per la motorizzazione — ROMA

- ALLE PREFETTURE – UFFICI TERRITORIALI DEL GOVERNO
  LORO SEDI

- AI COMMISSARIATI DEL GOVERNO PER LE PROVINCE AUTONOME
  TRENTO – BOLZANO

- ALLA PRESIDENZA DELLA GIUNTA REGIONALE
  DELLA VALLE D'AOSTA — AOSTA

- ALLE QUESTURE DELLA REPUBBLICA — LORO SEDI

Il Decreto n. 215/2017, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di recepimento della Direttiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, 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.

In proposito, alla luce delle nuove previsioni normative introdotte, rilevata l'evidente complessità della tematica, caratterizzata da aspetti tecnico-specialistici di prevalente competenza attribuita agli "ispettori" della Motorizzazione Civile (art. 3, comma 1, lettere "p" e "q" del D.M. 215/2017), si ritiene opportuno diramare i seguenti orientamenti operativi.

1. Premessa.

L'attività di verifica della corretta sistemazione del carico trasportato effettuata dagli organi di Polizia Stradale si è sempre basata su criteri soggetti alla valutazione dell'agente accertatore, relativi al posizionamento del carico, al suo peso, alla stabilità del veicolo, e ad altri fattori dipendenti dalla tipologia della merce trasportata, il cui mancato rispetto poteva condurre all'applicazione della sanzione di cui all'art. 164 C.d.S.([1])

La Direttiva 2014/47/UE, che disciplina il controllo tecnico dell'efficienza di veicoli e rimorchi, nell'allegato III, ha introdotto specifiche indicazioni riguardanti gli obblighi per i soggetti che materialmente provvedono a caricare i veicoli e a codificare le specifiche tecniche dei mezzi di ancoraggio delle merci, nonché il loro esatto impiego.

La citata direttiva, in vigore sul territorio dell'Unione Europea dal 20 maggio 2018 (dal 20 maggio 2019, limitatamente alla parte relativa alla classificazione del rischio, istituito ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE) è stata recepita in Italia con il D.M. 215/2017 del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti che fissa l'ambito applicazione delle norme ivi contenute:

([1])Art. 164, comma 1 C.d.S. Il carico dei veicoli deve essere sistemato in modo da evitare la caduta o la dispersione dello stesso; da non diminuire la visibilità al conducente né impedirgli la libertà dei movimenti nella guida; da non compromettere la stabilità del veicolo; da non mascherare dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva né le targhe di riconoscimento e i segnali fatti col braccio.

- ai veicoli commerciali adibiti al trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi più di 8 posti a sedere oltre al conducente (veicoli della categoria M_2 e M_3);
- ai veicoli commerciali adibiti al trasporto di merci oltre le 3,5 tonnellate (veicoli della categoria N_2 e N_3 e rimorchi della categoria O_3 e O_4);
- ai trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5b utilizzati principalmente sule strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada ed aventi una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.

Il decreto fa salvo il diritto dell'autorità competente di sottoporre a controlli tecnici su strada veicoli che esulano dal suo campo di applicazione come i veicoli commerciali leggeri della categoria N1 aventi massa massima non superiore alle 3,5 tonnellate, di controllare, in ogni caso, altri aspetti del trasporto e della sicurezza stradale.

2. Corretta sistemazione del carico.

Occorre, preliminarmente, considerare che un veicolo commerciale a pieno carico (es. un autoarticolato), in movimento subisce delle forze sempre maggiori con il progressivo aumento del carico trasportato, che incidono sensibilmente sulla sua stabilità. Un maggior peso trasportato, unito a insufficienti misure che assicurino la stabilità del carico durante la marcia, determina la concreta possibilità che, in fase di frenata o brusca sterzata, vi sia una fuoriuscita della merce dal vano di carico, ovvero un ribaltamento del veicolo.

Un possibile intervento, che contribuisce alla riduzione dello spostamento del carico, oltre al corretto posizionamento rispetto agli assi (sia longitudinalmente che trasversalmente), riguarda l'aumento dell'attrito tra la superficie del pianale di carico e la merce. Moderne soluzioni tecnologiche (tappetini antisdrucciolevoli per usi industriali), rappresentano per i trasportatori una delle soluzioni adottabili, da integrare, con i più noti sistemi di ancoraggio, quali cinghie o catene omologate.

L'obbligo di utilizzo, ove previsto, di mezzi di ancoraggio omologati rappresenta, infatti, una delle principali novità normative. L'utilizzo di sistemi non omologati, privi di etichetta di certificazione, equivale al mancato uso del dispositivo([2]).

3. Organi di controllo. Verifiche tecniche. Soggetti legittimati alle contestazioni delle violazioni amministrative.

Gli organi competenti a rilevare le violazioni e ad irrogare le previste sanzioni sono individuati dalla norma, così come l'autorità da cui tali organi dipendono. Il D.M. 215/2017 individua il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per la motorizzazione([3]), quale Autorità competente all'accertamento di violazioni in materia di corretta fissazione del carico mediante personale autorizzato (gli *"ispettori"*), Appare quindi evidente che, stante l'elevato contenuto specialistico dell'accertamento, la contestazione delle eventuali violazioni accertate sia prioritariamente di competenza degli ispettori della Motorizzazione.

Tuttavia, in forza di quanto disposto dagli articoli 11 e 12 C.d.S., non può escludersi a priori la competenza a rilevare e ad accertare le violazioni nella materia in argomento degli organi di polizia stradale ogni qual volta l'accertamento non richieda un controllo tecnico approfondito che presuppone particolari competenze e conoscenze specialistiche. Rimane, pertanto, impregiudicata la facoltà degli organi di polizia stradale di contestare la violazione accertata ove venga individuata una macroscopica violazione della norma (es. carico disposto su un lato e non bilanciato, assenza di cinghie o catene dove previste, cinghie o catene prive di etichetta di omologazione, etichette non leggibili, ecc.).

Le violazioni inerenti ai dispositivi di ancoraggio o fissaggio del carico, siano essi mancanti, inefficienti, non omologati o privi di etichette di omologazione, nonché ogni altra violazione macroscopica delle disposizioni contenute nel decreto ministeriale 215/2017, saranno sanzionate ai sensi dell'art. 79, commi 1 e 4 C.d.S.; rimane, in ogni caso, salva la possibilità di contestare una delle violazioni di cui all'articolo 164 C.d.S., ove venga accertata una delle mancanze ivi riportate.

([2])L'obbligo di ancoraggio può variare: un rimorchio caricato sfruttando integralmente la superficie di carico, in modo tale da non consentire il movimento della merce durante il trasporto, potrebbe non richiedere sistemi di fissaggio. Allo stesso tempo, tuttavia, deve considerarsi anche il bilanciamento del carico e il baricentro, elementi determinanti ai fini della stabilità del veicolo.
([3])Art. 3 comma 1 lettere "p" – "q" D.M. 215/2017

In tali casi, occorre inoltre considerare le eventuali responsabilità degli altri soggetti della filiera dell'autotrasporto di cui al D.lgs. 286/05 (rif. art. 7). Ad esempio, nel caso di violazione di cui all'art. 164 C.d.S., contestata al conducente dovrà essere sanzionato, a titolo di responsabilità concorsuale, anche il caricatore (qualora soggetto diverso dal conducente) e, solo nel caso in cui siano accertate specifiche responsabilità, anche le altre figure previste dall'art. 2, comma 1 del D.lgs. 286/05 (vettore, committente e proprietario della merce). Infatti, è sul soggetto "caricatore" che ricade l'onere di sistemazione del carico in conformità alle norme sopra richiamate, potendosi però evidenziare ulteriori responsabilità a carico di altri soggetti laddove emerga in modo chiaro che l'errata fissazione del predetto carico sia (anche) a loro attribuibile([4]).

Ciò premesso, a seguito dell'accertata violazione di cui all'art. 164 C.d.S., dopo aver acquisito prova documentale([5]), si potrà procedere a redigere distinto verbale a carico della persona giuridica individuata quale "caricatore" per la inidonea sistemazione del carico.

4. La perdita del carico nell'incidente stradale.

In relazione alla particolare rilevanza che può assumere la perdita del carico trasportato quale causa di incidente stradale, appare opportuno segnalare l'importanza dell'acquisizione di documentazione fotografica e descrittiva dello stato della merce con particolare riferimento ai sistemi adottati per l'ancoraggio (tappetini, cinghie e catene, indicando per ciascuno: marca, modello, tipo e omologazione, se presenti) al fine di evidenziare le modalità di sistemazione del carico, l'uso di idonei sistemi di fissaggio nonché contribuire ad accertare le cause del sinistro e determinare l'attribuzione di ulteriori responsabilità.

Al fine di agevolare l'attività di controllo su strada, si allega alla presente nota, una scheda sintetica contenente schemi riepilogativi di immediata consultazione.

([4])In molti siti di logistica è il medesimo conducente ad effettuare le operazioni di carico e scarico della merce, pertanto, in tale caso, è evidente che non potrà attribuirsi alcuna responsabilità ad un terzo soggetto.

([5])Acquisire in copia il documento di trasporto o altra documentazione da cui emergano i soggetti coinvolti nella filiera del trasportoper individuare eventuali responsabilità.

Il settore dei controlli sulla sistemazione del carico sui veicoli commerciali rappresenta un aspetto strategico della più vasta azione a tutela delle condizioni di sicurezza della circolazione, e sarà cura di codesti Compartimenti da una parte promuovere ogni iniziativa formativa e di aggiornamento sui temi valutati e dall'altra far conoscere buone pratiche ed iniziative specifiche([6]).

IL DIRETTORE CENTRALE
Forgione

([6]) Sezione Polizia Stradale di Milano nota del 19 agosto 2019.

POLIZIA DI STATO
COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE _____
SEZIONE POLIZIA STRADALE DI _____
Via _____ - tel. _____
e-mail:_____

CORRETTA SISTEMAZIONE DEL CARICO - SCHEDA PRATICA
Direttiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio
Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nr. 215/2017

IN CASO DI INCIDENTE STRADALE (con perdita di carico o ribaltamento del veicolo)

- Verificare il vano di carico, fotografando i mezzi di ancoraggio (cinghie, catene, distanziatori etc.) laddove presenti, compresa la superficie di carico, indicando la presenza o meno di tappetini anti-sdrucciolevoli.
- Per veicoli adibiti a trasporto dei container verificare l'utilizzo dei perni metallici di ancoraggio al telaio del rimorchio.
- Per ogni dispositivo di fissazione individuare, laddove possibile, le specifiche (marca, modello, omologazione).
- Allegare la documentazione fotografica, unitamente a copia della documentazione di trasporto, al Mod. 360 di rilievo del sinistro.

IN CASO DI CONTROLLO SU STRADA **SENZA C.M.R.**

In presenza di **carenze macroscopiche** (senza il supporto del personale M.I.T.) fotografare il vano di carico procedendo a documentare quanto accertato, nonché reperire i documenti relativi al trasporto (d.d.t., F.I.R. etc.)

- **In caso di carico sbilanciato o sistemato in modo tale da ostruire la visuale al conducente,** redigere verbale ai sensi dell'art. 164 comma 8 C.d.S. con ritiro della carta di circolazione fino al ripristino del carico;
- **in caso di sistemi di ancoraggio assenti o privi di etichetta di omologazione,** redigere un unico verbale ai sensi dell' art. 79 comma 4 C.d.S. (un solo contesto a prescindere dal numero di violazioni accertate).

IN CASO DI CONTROLLO SU STRADA **CON C.M.R.**

A seguito dell'ispezione del personale M.I.T. preposto, in relazione alle infrazioni riscontrate, redigere verbale, a seconda dei casi, ai sensi dei medesimi articoli di cui al punto precedente, allegando al verbale mod. 352 Pol.Str. copia del verbale di accertamento tecnico del M.I.T.

POLIZIA DI STATO

COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE _____

SEZIONE POLIZIA STRADALE DI _____

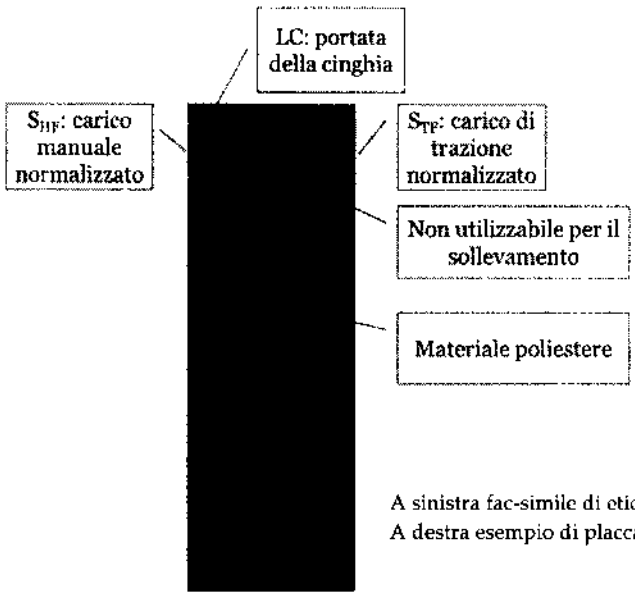
Via _____ - tel. _____

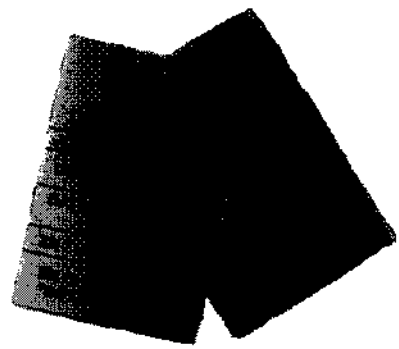
e-mail:_____

CORRESPONSABILITA' (art. 7 comma 7 D.lgs. 286/05)

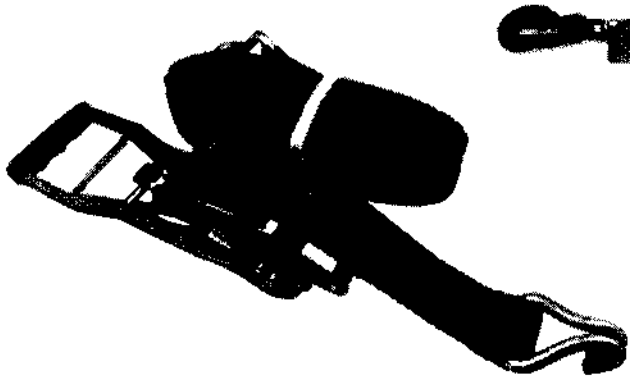
In caso di violazioni in materia di inidonea sistemazione del carico trasportato, recuperare la documentazione di trasporto dalla quale individuare la figura del caricatore. Se tale soggetto risulta essere persona diversa dal conducente (già sanzionato ai sensi dell'art. 164 o 79 C.d.S.), redigere un altro specifico verbale (ex art. 7 comma 7 D.lgs. 286/05).

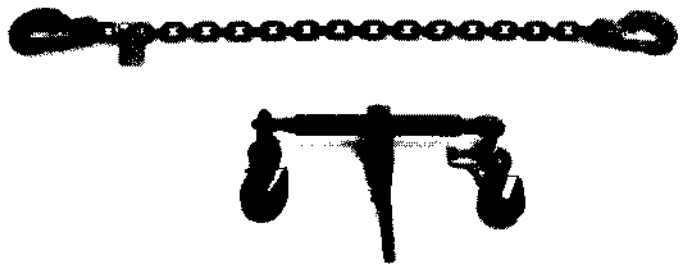
ESEMPI SISTEMI DI FISSAGGIO/ANCORAGGIO





A sinistra fac-simile di etichetta per cinghie.
A destra esempio di placca metallica per catene.





A sinistra cinghia con etichetta di omologazione.
Sopra esempi di catene e ganci.