



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

Testo integrato delle Direttive prot. n. 3911/2013 e prot. n. 4214/2014.

Direttiva prot. n. 3911/2013 – “Prime istruzioni operative e linee guida per l’uniforme applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 12 febbraio 2013, n. 31 “Regolamento recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in materia di veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità, di segnaletica verticale, di sagoma, masse limiti e attrezzature delle macchine agricole”. ”

Direttiva prot. n. 4214/2014 – “DPR 12.02.2013, n. 31. Integrazioni e chiarimenti alla Direttiva prot. n. 3911 del 01.07.2013. Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità.”

Premessa

La legge 29 luglio 2010, n. 120, “Disposizioni in materia di sicurezza stradale”, con l’articolo 4, e con l’articolo 15, ha apportato modifiche ad alcuni articoli del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada, nel seguito “Codice”).

Tali modifiche hanno riguardato, rispettivamente, l’espletamento della scorta ai veicoli eccezionali (articolo 10, commi 9, 17 e 18, del Codice), e la durata dell’autorizzazione alla circolazione delle macchine agricole eccezionali (articolo 104, comma 8, del Codice).

Successivamente, l’articolo 6, comma 1, lettera e), e comma 2, lettera e), del decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito con modificazioni dalla legge 12 luglio 2011, n. 106 “Prime disposizioni urgenti per l’economia”, ha previsto modalità semplificate per il rilascio dell’autorizzazione alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, introducendo, dopo il comma 9 dell’articolo 10 del Codice, il comma 9-bis.

In ultimo, l’articolo 14, comma 16, della legge 12 novembre 2011, n. 183 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato”, ha sostituito integralmente il comma 9-bis dell’articolo 10 del Codice, scendendo nel dettaglio di alcune modifiche da apportare al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, nel seguito “Regolamento”), mediante regolamento adottato ai sensi dell’articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

Con il recente decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2013, n. 31, per le parti attuative delle norme richiamate, sono state apportate numerose modifiche al Regolamento, al fine di dare compiuta formalizzazione alle nuove disposizioni introdotte.

Oltre a tradurre in disposizioni regolamentari le previsioni normative delle citate leggi n. 120/2010, n. 106/2011 e n. 183/2011, il DPR n. 31/2013 tiene conto anche degli effetti sulle diverse norme a vario titolo correlate; si è altresì provveduto ad adeguare il Regolamento alle modificazioni dell'articolo 10 del Codice intervenute in passato (in particolare con l'articolo 28 della legge n. 472/1999), e che non erano state accompagnate dalla coordinata implementazione delle norme regolamentari con le norme primarie.

Si è provveduto inoltre al riordino ed aggiornamento delle stesse norme, procedendo ovunque possibile alla semplificazione delle procedure in materia di autorizzazioni alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, ed alla eliminazione di parti ormai obsolete, il tutto in coerenza con l'articolo 17, commi 1 e 4-ter, della legge n. 400/1988.

Al riguardo si osserva che le modifiche apportate appaiono altresì coerenti con le linee guida europee "Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports", il cui integrale recepimento comporterebbe, peraltro, una radicale modifica dell'articolo 10 del Codice .

La nuova disciplina si applica per tutte le autorizzazioni rilasciate a partire dal 3 giugno 2013; le autorizzazioni rilasciate prima di tale data restano valide fino alla naturale scadenza, ovvero fino alla prima richiesta di modifica, integrazione, proroga o rinnovo.

Premessa

A seguito dei numerosi quesiti, che anche dopo l'emanazione della direttiva in oggetto continuano a pervenire dalle associazioni di categoria e dagli enti proprietari di strade, vista la complessità della materia, si ritiene opportuno fornire in merito le integrazioni e i chiarimenti che seguono.

Al riguardo si rammenta che la chiave di lettura delle modifiche introdotte dal DPR n. 31/2013 è quella dell'art. 14 della Legge n. 183/2011, e cioè la "Riduzione degli oneri amministrativi per imprese e cittadini".

In tale ottica gli enti proprietari dovranno procedere all'opportuno coordinamento al fine di conseguire la massima uniformità nel rilascio delle autorizzazioni, nella determinazione degli oneri di cui all'art. 13, c. 8, e all'art. 19, del Regolamento, nella imposizione delle prescrizioni di cui all'art. 16, c. 1, del medesimo, nella semplificazione delle procedure e nella riduzione dei tempi di rilascio degli atti.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

0. Considerazioni preliminari

Di seguito alle modifiche introdotte, si rende necessario impartire nuove istruzioni operative, in particolare ai fini del rilascio delle autorizzazioni, rivedendo e aggiornando quanto già regolato con circolari dell'allora Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale n. 2131/1992, n. 87/1997, n. 630/1997, n. 2811/1997, n. 5964/1997, n. 212/1998, n. 242/1998, e con circolari della Direzione generale per la motorizzazione n. 189/2005, n. 299/2006 e n. 2117/2008, alla luce anche dei numerosi pareri espressi negli ultimi anni dai vari Uffici che si sono occupati della materia.

E' infatti emerso che sia da parte degli enti rilascianti le autorizzazioni, sia da parte dei richiedenti, non sempre è stata ben colta la differente disciplina imposta dal Regolamento per i veicoli e trasporti eccezionali per massa, i veicoli e trasporti eccezionali per dimensioni e i cosiddetti "mezzi d'opera".

Al riguardo fanno fede l'art. 9, cc. 1 e 3, e l'art. 10, c. 1, del Regolamento, che rinviano alle Appendici I, II e III del Titolo I, per la definizione delle caratteristiche costruttive e funzionali dei suddetti veicoli.

Nel seguito con il termine di massa complessiva a pieno carico si intende quella massima riconosciuta in sede di approvazione o di omologazione del veicolo, e riportata sulla carta di circolazione.

Ulteriori istruzioni saranno emanate qualora durante la prima fase applicativa ne dovesse emergere la necessità.

1. Trasporti in condizioni di eccezionalità

Le condizioni di eccezionalità si riferiscono al trasporto di cose indivisibili le cui sole dimensioni, ovvero la sola massa, ovvero sia le dimensioni che la massa, eccedono i limiti stabiliti dall'art. 61, ovvero dall'art. 62 del Codice, ovvero da entrambi; la definizione di cosa indivisibile è fornita dall'art. 10, c. 4, del Codice ¹, e dal punto 1.0 dell'Allegato IV alla Direttiva comunitaria 97/27/CE ².

¹ "4. Si intendono per cose indivisibili, ai fini delle presenti norme, quelle per le quali la riduzione delle dimensioni o delle masse, entro i limiti degli articoli 61 o 62, può recare danni o compromettere la funzionalità delle cose ovvero pregiudicare la sicurezza del trasporto."

² "1.0 Per «carico indivisibile » si intende un carico che non può, ai fini del trasporto stradale, essere diviso in due o più carichi senza comportare costi ingiustificati o rischi di danni e che non può, a causa delle



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

Il ricorso al trasporto in condizioni di eccezionalità è limitato ai soli casi indicati dall'art. 9, c. 3-bis, del Regolamento ³, in coerenza con i punti 1.1.2, 1.2.2, 1.3.2, 1.4.2 e 1.5.2 dell'Allegato IV alla Direttiva comunitaria 97/27/CE ⁴.

Secondo l'art. 13, c. 9, del Regolamento, le eccedenze dimensionali non possono derivare da affiancamento, sovrapposizione o accodamento delle cose indivisibili; in altri termini, ad integrazione della cosa che determina l'eccezionalità del trasporto, si possono caricare solo cose che non determinino ulteriori condizioni di eccezionalità.

Il caricamento delle cose deve avvenire in modo da determinare le minime eccedenze rispetto alle dimensioni del veicolo o complesso veicolare; nel caso di sovrapposizione, l'eventuale attrezzatura di sostegno o contenimento, ovunque posizionata, non deve determinare un'altezza complessiva superiore a 4,20 m; infine, nel caso di autotreni, l'eccedenza posteriore è ammessa solo sul rimorchio.

Salvo quanto disposto dall'art. 10, c. 2, lett. a) e lett. b), e cc. 3 e 7, del Codice, e dall'art. 13, cc. 3 e 4, del Regolamento, il trasporto può essere effettuato con le seguenti modalità.

A) Se l'eccedenza di una singola cosa indivisibile riguarda le sole dimensioni, il trasporto deve essere eseguito con veicoli o complessi veicolari aventi massa complessiva a pieno carico legale; le dimensioni di questi possono essere, secondo i casi, legali o eccezionali.

sue masse o dimensioni, essere trasportato da un veicolo le cui masse e dimensioni sono conformi alle masse e dimensioni massime autorizzate in un dato Stato membro;"

³ *"3-bis. Salvo quanto previsto dall'articolo 10, comma 2, lettera b), comma 3 e comma 6 del codice, un trasporto in condizioni di eccezionalità è consentito quando anche una sola delle cose trasportate, indivisibile ai sensi dell'articolo 10, comma 4, del codice, determina eccedenze rispetto ai limiti di sagoma o di massa fissati dagli articoli 61 e 62 del codice, o entrambi, e non è possibile eseguirlo in condizioni ordinarie."*

⁴ *"1.1.2 (omissis) Ciò non preclude la possibilità per gli Stati membri di autorizzare una massa superiore ai fini del trasporto di carichi indivisibili o ai fini di determinate operazioni di trasporto nazionale che non influenzano sensibilmente la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, entro i limiti della massa massima a carico tecnicamente ammissibile del veicolo."*

"1.2.2 (omissis) Ciò non preclude la possibilità per gli Stati membri di autorizzare una massa superiore ai fini del trasporto di carichi indivisibili (omissis), entro i limiti della massa massima tecnicamente ammissibile sull'asse."

"1.3.2 (omissis) Ciò non preclude la possibilità per gli Stati membri di autorizzare una massa superiore ai fini del trasporto di carichi indivisibili (omissis), entro i limiti della massa tecnicamente ammissibile sul gruppo di assi."

"1.4.2 (omissis) Ciò non preclude la possibilità per gli Stati membri di autorizzare una massa superiore ai fini del trasporto di carichi indivisibili (omissis), entro i limiti della massa rimorchiabile tecnicamente ammissibile del veicolo."

"1.5.2 (omissis) Ciò non preclude la possibilità per gli Stati membri di autorizzare una massa superiore ai fini del trasporto di carichi indivisibili (omissis), entro i limiti della massa massima a carico tecnicamente ammissibile della combinazione di veicoli."



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

In tal caso non sussistono limitazioni al numero di cose trasportate, nel rispetto dei limiti di massa legali, ed inoltre, insieme alla cose eccedenti le dimensioni, possono essere trasportate anche altre cose non eccedenti, come disposto dall'art. 10, c. 2, lett. a), del Codice.

Per una migliore utilizzazione del parco veicolare, oltre a quanto già disposto per i semirimorchi a masse e dimensioni legali con circolare della Direzione generale MCTC prot. n. 31/4290 DC IV B017 del 26.01.1998, è ammesso il traino di semirimorchi eccezionali per sole dimensioni con trattori eccezionali per massa, fatta salva la compatibilità degli organi di traino, da verificare in sede di abbinamento ai sensi dell'art. 219, c. 3, del Regolamento.

B) Se l'eccedenza di una singola cosa indivisibile riguarda invece la massa, il trasporto deve essere eseguito con veicoli o complessi veicolari aventi massa complessiva a pieno carico eccezionale; le dimensioni di questi possono essere, secondo i casi, legali o eccezionali.

Disposizioni particolari sono invece dettate dall'art. 10, c. 2, lett. b), del Codice, per determinati generi merceologici, ossia per il trasporto di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, in merito alle masse complessive e al numero di pezzi trasportabili.

In primo luogo vengono stabiliti precisi limiti per la massa complessiva a pieno carico dei veicoli e complessi veicolari adibiti a tali trasporti; essa non può superare 38 t per veicolo isolato a 3 assi, 48 t per veicolo isolato a 4 assi, 86 t per complesso veicolare a 6 assi, 108 t per complesso veicolare a 8 assi; solo nel caso di trasporto di un unico pezzo indivisibile può essere superato il limite di 108 t.

In secondo luogo viene stabilito un limite di sei pezzi indivisibili dello stesso genere merceologico autorizzato, trasportabili in eccedenza sia delle dimensioni che della massa, ciò con riferimento all'intero trasporto e non alla presenza di un singolo pezzo che imponga l'uso di un veicolo eccezionale per massa, come derogato dall'art. 9, c. 3-bis, del Regolamento.

In caso di eccedenza della sola massa ma non delle dimensioni, tale limite sussiste ancora per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature complesse per l'edilizia, mentre con i blocchi di pietra naturale e con i prodotti siderurgici coils e laminati grezzi possono essere trasportati in aggiunta generi della stessa natura merceologica, sfruttando tutta la superficie di carico, anche se su più livelli.

C) Oltre a quanto indicato dall'art. 10, c. 2, del Codice, il trasporto in condizioni di eccezionalità può configurarsi anche nei diversi casi di cui al medesimo art. 10, c. 3, tra i quali, alla lett. f), figura quello dei "mezzi d'opera" di cui all'art. 54, c. 1, lett. n), del Codice, che circolano in eccedenza rispetto ai limiti di massa dell'art. 62.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

2. Veicoli eccezionali

L'eccezionalità dei veicoli indicati dall'art. 10, c. 1, del Codice, discende da precise esigenze funzionali, e può riguardare le sole dimensioni, ovvero la sola massa complessiva, ovvero sia le dimensioni che la massa complessiva; essa è sempre annotata sulle speciali carte di circolazione, rilasciate ai sensi dell'art. 93, c. 6, del Codice, le quali riportano, anche in appositi allegati, i dati tecnici essenziali relativi alle dimensioni e alle masse.

Una ulteriore verifica dei dati tecnici può essere effettuata consultando l'Archivio Veicoli e l'Archivio Omologazioni gestiti dal Centro Elaborazione Dati Motorizzazione, al quale può essere richiesto il collegamento in convenzione.

Al riguardo si precisa che l'art. 62, cc. 2, 3 e 4, del Codice, fissa il limite di massa complessiva a pieno carico in 26 t per i rimorchi a 3 o più assi, e in 32 t per i veicoli isolati a 4 o più assi; la massa complessiva a pieno carico degli autotreni e autoarticolati è fissata in 44 t, per complessi a 5 o più assi.

Il punto 1, lettere a2) e c1), dell'Appendice I al Titolo I del Regolamento, fissa invece rispettivamente a 35 t e a 29 t il valore minimo della massa complessiva a pieno carico per i veicoli isolati e per i rimorchi.

Per i semirimorchi, sia di massa legale che eccezionale, i limiti suddetti si riferiscono alla quota della massa complessiva a pieno carico gravante sugli assi a terra.

Pertanto, in assenza di annotazioni relative alla eccezionalità, valori di massa complessiva a pieno carico inferiori ai limiti minimi previsti dall'Appendice I al titolo I del Regolamento devono intendersi come non eccezionali e riconducibili ai limiti legali dell'art. 62 del Codice.

Al riguardo si precisa che l'eccedenza rispetto ai limiti di sagoma e massa dei veicoli da trasporto è connessa con il concetto di cosa indivisibile, come peraltro espresso dagli artt. 3 e 7 della Direttiva comunitaria 97/27/CE ⁵.

2.1) Le esigenze funzionali possono essere riferite ad un uso speciale ai sensi dell'art. 54, c. 1, lett. g), del Codice (nel qual caso il veicolo, come individuato dall'art. 203, c. 2, e dall'art. 204, c. 2,

⁵ "3. Uno Stato membro può (omissis) riservare il medesimo (veicolo n.d.r.) al trasporto di carichi indivisibili, qualora esso, omologato a norma della presente direttiva, benefici della deroga di cui all'articolo 7 e la deroga sia in contrasto con le prescrizioni nazionali in vigore nello Stato membro in questione.

7. In deroga all'articolo 2 e al punto 7.3 dell'allegato I, ed anche se non sono necessariamente soddisfatti i requisiti di cui al punto 7.6 dell'allegato I, gli Stati membri possono omologare veicoli aventi dimensioni superiori a quelle indicate in detto punto. Nel certificato di omologazione dell'allegato III della presente direttiva sono contenute informazioni particolareggiate sulla deroga e si applicano le disposizioni dell'articolo 3."



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

del Regolamento, non effettua un trasporto, ma è dotato di particolari attrezzature permanentemente installate), ovvero ad un trasporto in condizioni di eccezionalità (nel qual caso le dimensioni, ovvero la massa complessiva a pieno carico, ovvero sia le dimensioni che la massa complessiva a pieno carico sono adeguate a quelle della cosa indivisibile oggetto del trasporto).

In entrambi i casi le caratteristiche costruttive e funzionali di tali veicoli sono stabilite dalle Appendici I e II al Titolo I del Regolamento, secondo quanto disposto dall'art. 9 del medesimo.

In buona sostanza le previsioni dell'articolo 10, comma 2, lettere a) e b), del Codice, e quelle dell'articolo 13, comma 2, punti A) e B), del Regolamento, operano una netta distinzione tra i veicoli eccezionali solo per dimensioni, cioè quelli che superano i limiti imposti dall'articolo 61, ma la cui massa complessiva a pieno carico non eccede i limiti imposti dall'articolo 62 del Codice, come esplicitato dal punto 1, lettere a) e b), dell'Appendice II, e i veicoli eccezionali per massa, eccedenti dunque tali limiti, ed eventualmente anche quelli imposti dall'art. 61, come esplicitato dal punto 1, lettere a), b) e c), dell'Appendice I.

2.2) Una particolare categoria di veicoli eccezionali è quella costituita dai “mezzi d’opera”, come definiti dall'art. 54, c. 1, lett. n), del Codice, che operano in supporto a determinate attività, quali quella edilizia, stradale, escavazione mineraria, forestale, igiene ambientale e siderurgica, e che trasportano i materiali indicati dal medesimo art. 54, c. 1, lett. n), del Codice, nonché quelli assimilati indicati dall'art. 11, c. 2, della legge n. 454/1997.

La massa complessiva a pieno carico di tali veicoli è stabilita dall'art. 10, c. 8, del Codice, e le loro caratteristiche costruttive e funzionali sono stabilite dall'Appendice III al Titolo I del Regolamento, secondo quanto disposto dall'art. 10, c. 1, del medesimo; ai fini della corretta imputazione dell'indennizzo d'usura, sulle carte di circolazione deve essere riportata la classificazione quale “mezzo d’opera”.

Al riguardo l'Appendice III prescrive:

- ai punti 1) e 2), che gli autoveicoli isolati rispondano a tutte le caratteristiche tecniche e funzionali prescritti per la categoria N3, fissando per essi, e per i complessi veicolari, il valore della tara minima;
- ai punti 3) e 4), che i veicoli rimorchiati rispondano a tutte le caratteristiche tecniche e funzionali stabilite per la categoria O4, e, qualora eccezionali per massa, a quelle stabilite dall'Appendice I; che i rimorchi siano realizzati e destinati al trasporto esclusivo di macchine operatrici, e che oltre al trasporto di queste i semirimorchi possano essere realizzati e destinati anche al trasporto dei materiali sopra indicati.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

Si precisa che in tal caso le macchine operatrici sono funzionali allo svolgimento delle attività di competenza dei “mezzi d’opera”.

Tali veicoli sono omologati come “classificabili mezzi d’opera”, e all’atto dell’immatricolazione a nome o in disponibilità di imprese che effettuano i trasporti di cui all’ art. 54, c. 1, lett. n), del Codice, nonché quelli assimilati indicati dall’art. 11, c. 2, della legge n. 454/1997, devono essere “classificati mezzi d’opera”, con esplicita annotazione sulla carta di circolazione, ai sensi della circolare della Direzione generale per la motorizzazione prot. n. 2117 del 09.01.2008.

0) Indicazioni generali

Secondo la terminologia dell’art. 62 del Codice, per i complessi veicolari si deve usare il termine di “massa complessiva”, come espresso dal c. 4, mentre per i veicoli rimorchiati e per i veicoli a motore isolati si deve usare il termine di “massa complessiva a pieno carico”, come invece espresso dal c. 2 e dal c. 3.

Secondo il disposto dell’art. 10, c. 9, del Codice, i veicoli “eccezionali per massa” adibiti al trasporto di cose, e i loro complessi, sono ammessi a circolare a condizione che la loro massa massima tecnicamente ammissibile non risulti inferiore ai limiti stabiliti dall’autorizzazione di cui al medesimo art. 10, c. 6.

Ai fini delle presenti note, per massa massima tecnicamente ammissibile si intende la massa complessiva a pieno carico risultante dalla carta di circolazione, ai punti indicati tra parentesi, nel caso di veicoli isolati (F.2), ovvero la somma delle rispettive masse complessive a pieno carico di motrice (F.2) e rimorchio (F.2) nel caso di autotreni, e la somma della tara del trattore (G) e della massa complessiva a pieno carico del semirimorchio (F.2) nel caso di autoarticolati (eventualmente ridotta, secondo le condizioni di abbinamento ai sensi dell’art. 219, c. 3, del Regolamento, entro il limite di massa del complesso (F.3) e del carico limite sulla ralla (F.2 – G)).

Pertanto, per quanto concerne le autorizzazioni singole e multiple, la massa complessiva a pieno carico dei veicoli di riserva, trainanti o trainati, quale risulta dalla carta di circolazione, e le sollecitazioni massime trasmesse al suolo, potranno risultare inferiori o uguali a quelle del veicolo base, nel rispetto di quanto disposto dall’art. 14, c. 3, del Regolamento; ciò vale per tutte le possibili combinazioni veicolari, anche incrociate.

Analogamente, per le autorizzazioni periodiche, secondo il disposto del medesimo art. 14, c. 4, del Regolamento, i veicoli trainati di riserva devono rispettare, in abbinamento con l’unico veicolo trainante, tutti i limiti di masse e dimensioni imposti nell’atto, e sono dunque ammessi valori



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

anche inferiori rispetto a quelli del veicolo base, ma non inferiori alla massa eccezionale per la quale è stata richiesta l'autorizzazione.

Ad esempio, qualora sia richiesto un trasporto eccezionale da 80 t, ed il complesso base abbia massa massima tecnicamente ammissibile pari a 100 t, i complessi di riserva potranno avere una massa massima tecnicamente ammissibile compresa tra 100 e 80 t.

Qualora l'autorizzazione riguardi un autotreno, deve ritenersi autorizzata anche la circolazione della sola motrice in assetto eccezionale, fermo restando l'indennizzo corrisposto per l'intero complesso.

Ai fini della determinazione degli indennizzi d'usura di cui all'art. 10, c. 2-bis, del Codice, e dell'art. 18, c. 1 e c. 5, del Regolamento, nel computo del numero di assi è escluso il cosiddetto "asse virtuale".

Lo schema grafico, riportante la configurazione di marcia del veicolo e del suo carico effettivo, per quanto possibile realistico e proporzionato, deve essere presentato con la domanda ai sensi dell'art. 14, c. 7, punto A), lett. b), e punto B), lett. b), ma deve essere obbligatoriamente allegato solo all'autorizzazione singola o multipla, ai sensi di quanto disposto dall'art. 16, c. 10, del Regolamento.

Ai fini dell'eventuale controllo su strada, in caso di particolare conformazione della sagoma di carico, ad esempio nel caso di veicoli eccezionali circolanti al seguito di autogru, l'esibizione dello schema grafico potrà tuttavia essere prevista, con adeguata motivazione, tra le prescrizioni di cui all'art. 16, c. 1, del Regolamento.

In particolare, si precisa inoltre quanto segue.

3. Tipi di autorizzazione

L'autorizzazione alla circolazione prevista dall'art. 10, c. 6, del Codice, non è necessaria nei casi elencati dal medesimo c. 6, lett. a), b) e b-bis), e dai successivi cc. 7, 11, 12, 13 e 14.

In particolare, ai sensi dell'art. 10, c. 7, del Codice, non è prescritta l'autorizzazione per i "mezzi d'opera" che circolano entro i limiti prescritti dal c. 8, sulle strade dichiarate percorribili ai sensi dell'art. 226, c. 2, del Codice, ovvero sulle strade non dichiarate non percorribili ai sensi del medesimo art. 226, c. 4.

Parimenti, ai sensi dell'art. 10, c. 11, del Codice, non è prescritta l'autorizzazione per i veicoli eccezionali indicati dal medesimo art. 10, c. 1, quando circolano nel rispetto di tutti i limiti stabiliti dagli artt. 61 e 62 del Codice, e si inscrivono nella fascia di ingombro di cui all'art. 217 del Regolamento.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

L'art. 10, c. 9, del Codice, prevede che l'autorizzazione possa essere rilasciata volta per volta, o per più transiti, o per determinati periodi di tempo, mentre il c. 17 rinvia al Regolamento per le modalità di rilascio, per l'ammontare dell'indennizzo d'usura, e per i criteri di imposizione della scorta.

Per meglio delimitare l'ambito applicativo dei diversi tipi di autorizzazione, nell'art. 13 del Regolamento è stato introdotto il c. 1-bis, che definisce cosa debba intendersi per viaggio, per percorso e per ripetitività del percorso.

Ai fini della massima semplificazione, è stato chiarito che il viaggio, oltre alla sola andata, può ricomprendere anche l'andata e il ritorno con condizioni di andata a carico e di ritorno a vuoto, o viceversa, nonché gli eventuali trasferimenti a vuoto in condizioni di eccezionalità necessari per effettuare il carico in località diversa da quella di partenza, in base alle esigenze funzionali dello specifico trasporto da effettuare.

E' stato altresì chiarito che il percorso è individuato da una origine e da una destinazione finale invariabili, anche se l'itinerario tra queste compreso può essere modificato per motivi di viabilità e sicurezza del traffico, dall'Ente proprietario, ed è invece ripetitivo se restano inalterate le tratte stradali sulle quali avviene il transito.

Pertanto, ai fini della corretta identificazione del percorso, nell'autorizzazione andranno elencate le tratte stradali facenti parte di questo, sulle quali avviene il trasferimento a vuoto e il transito a carico, e le modalità con le quali avviene il transito su di esse (a vuoto o a carico); potranno essere eventualmente autorizzati, tra medesime origine e destinazione, viaggi di andata a carico e ritorno a carico.

Beninteso, durante ogni viaggio a carico tra una origine e una destinazione, il numero di pezzi trasportati e la configurazione di carico non devono subire modificazioni.

Con queste precisazioni la distinzione tra i vari tipi di autorizzazione, anche ai fini della corretta imputazione degli eventuali indennizzi d'usura, è la seguente:

- 3.a)** l'autorizzazione periodica prevede un numero indefinito di viaggi, da effettuarsi su percorsi anche diversi o su elenchi di strade, entro un termine di dodici mesi;
- 3.b)** l'autorizzazione multipla prevede un numero definito di viaggi, da effettuarsi su di un unico percorso individuato da origine e destinazione, e composto dalle tratte stradali autorizzate, entro un termine di sei mesi;
- 3.c)** l'autorizzazione singola prevede un unico viaggio da effettuarsi su di un unico percorso individuato da origine e destinazione, e composto dalle tratte stradali autorizzate, entro un termine di tre mesi.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

Si precisa che i periodi indicati, ai sensi dell'art. 17, cc. 1 e 2, del Regolamento, rappresentano i termini massimi che possono essere richiesti dagli utenti o concessi dagli enti; termini inferiori devono essere adeguatamente motivati da questi ultimi.

Si precisa altresì che per data di rilascio può intendersi anche la data di inizio di validità dell'autorizzazione, come richiesta dall'interessato.

Un particolare tipo di autorizzazione è invece previsto dall'art. 10, c. 7, del Codice, per i "mezzi d'opera", sia veicoli isolati che complessi veicolari, su strade comprese negli elenchi di cui all'art. 226, c. 4, del Codice; ai sensi dell'art. 10, c. 9, del Codice, essa può essere rilasciata per determinati periodi di tempo, ed è subordinata al versamento dell'indennizzo d'usura di cui all'art. 34, cc. 1 e 2, del Codice.

3.0) Per i veicoli o complessi veicolari che nella condizione di pieno carico supererebbero i limiti degli artt. 61 o 62 del Codice, ovvero entrambi, possono essere rilasciate autorizzazioni per la circolazione a vuoto, compresa la dotazione dei mezzi tecnici di supporto, previsti dall'art. 14, c. 7, del Regolamento, eventualmente necessari per effettuare il trasporto e che devono essere indicati nell'autorizzazione, come previsto dai successivi punti **4.A)**, **5)** e **6)**; tra i mezzi tecnici di supporto possono essere ricomprese le sezioni di telaio complete di assali, smontabili all'occorrenza dal veicolo.

In tal caso lo schema grafico di cui all'art. 14, c. 7, punto A), lett. b), ovvero punto B), lett. b), del Regolamento, sarà relativo alla sagoma a vuoto del veicolo o del complesso veicolare, compresi i suddetti mezzi tecnici.

Si precisa infine che dovranno essere richieste autorizzazioni singole o multiple, specificando natura e tipologia del materiale, in tutti i casi che non possono essere ricondotti alla disciplina delle autorizzazioni periodiche, ossia qualora:

3.1) Il trasporto sia eccezionale per sole dimensioni, e non venga rispettata anche una sola delle condizioni dettate dall'art. 13, c. 2, punto A), lett. a, b), d) e f), del Regolamento; in tal caso, nell'ambito di quanto previsto dall'art. 14, c. 7, punto B), lett. a) e lett. b), del Regolamento, deve essere dichiarata la massa del carico indivisibile, e il rispetto dei limiti dell'art. 62 del Codice è attestato nella domanda sottoscritta dall'interessato, ai sensi dell'art. 14, c. 11, del Regolamento;

3.2) Il trasporto sia eccezionale per massa, e non vengano rispettate le condizioni dettate dall'art. 13, c. 2, punto B), del Regolamento, fatte salve le analogie di cui all'ultimo periodo del successivo paragrafo **4**, punto **B.3)**; in tal caso la massa massima del carico indivisibile deve essere attestata con dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, sottoscritta dal committente nel



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

rispetto delle vigenti norme in materia, ai sensi dell'art. 14, c. 7, punto B), lett. b), del Regolamento, secondo un modello del tipo di quello allegato (Allegato n. 1).

Tale dichiarazione può essere resa solo da cittadini italiani, ovvero comunitari residenti in Italia; per committente può intendersi, secondo i casi, il proprietario o il produttore della cosa da trasportare, ovvero l'importatore o l'esportatore o lo spedizioniere.

4. Autorizzazioni periodiche

Sono state ampliate le tipologie per le quali è consentito il rilascio dell'autorizzazione periodica, col risultato di ridurre il ricorso alle autorizzazioni multiple e singole ai soli casi residuali di pezzi di dimensioni e masse particolarmente impegnative, ovvero alle poche tipologie non riconducibili a quelle elencate.

Nell'ambito della medesima autorizzazione è consentita la circolazione a vuoto.

Le autorizzazioni periodiche possono essere rilasciate in due diversi casi.

4.A) Il primo caso riguarda i trasporti in condizioni di eccezionalità, eccedenti i soli limiti dell'art. 61 del Codice, effettuati con veicoli (o complessi veicolari) a masse e dimensioni legali, ovvero con veicoli (o complessi veicolari) a masse legali e dimensioni eccezionali, approvati o omologati secondo l'Appendice II al Titolo I del Regolamento.

Tale caso è svincolato dalla natura e dalla tipologia del materiale, e prevede unicamente il rispetto delle limitazioni di cui all'art. 13, c. 2, punto A), del Regolamento, ammettendo anche la presenza della scorta tecnica.

Si precisa che è stato abolito il vincolo prima esistente circa l'assenza di sporgenze laterali e la contestuale eccezionalità sia dei veicoli che dei trasporti.

E' consentito il rilascio di autorizzazioni periodiche di questo tipo per complessi formati da trattori eccezionali per massa e semirimorchi a massa legale, anche se eccezionali per dimensioni, secondo quanto indicato dal punto **1.A**.

E' consentito altresì il rilascio di autorizzazioni di questo tipo, secondo quanto indicato dal punto **3.0**, per il trasferimento a vuoto di veicoli o complessi veicolari che nella condizione di pieno carico supererebbero i limiti di cui agli artt. 61 e 62 del Codice, a condizione che la tara, compresa la dotazione dei mezzi tecnici di supporto eventualmente necessari per effettuare il trasporto, rispetti i limiti di massa dell'art. 62 del Codice.

L'autorizzazione verrà rilasciata per "trasporto di cose indivisibili eccedenti i limiti dell'art. 61 del Codice, con veicoli di massa complessiva a pieno carico non eccedente i limiti dell'art. 62",



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

ovvero per “circolazione a vuoto, entro i limiti dell’art. 62 e in eccedenza ai limiti dell’art. 61 del Codice, con divieto di trasporto di cose diverse dai mezzi tecnici di supporto”.

4.B) Il secondo caso riguarda diverse tipologie di veicoli eccezionali, approvati o omologati secondo le Appendici I e III al Titolo I del Regolamento, e di trasporti in condizioni di eccezionalità, indicati dall’art. 13, c. 2, lett. B), del Regolamento, ai quali sono stati aggiunti:

- i veicoli eccezionali al seguito delle autogru, adibiti al trasporto esclusivo di attrezzature ad esse complementari;
- i veicoli eccezionali per uso speciale attrezzati con gruppi elettrogeni, le autopompe per calcestruzzo, ed altri autoveicoli dotati di attrezzature riconosciute idonee dalla Direzione Generale per la Motorizzazione, come ad esempio le presse per compattazione di rottami ferrosi;
- autotreni ed autoarticolati con rimorchio o semirimorchio destinato al trasporto esclusivo di macchine operatrici da cantiere, con massa complessiva a pieno carico non superiore a 72 t;
- veicoli adibiti al trasporto di elementi prefabbricati compositi e di apparecchiature industriali complesse per l’edilizia, purchè rientranti nei limiti di altezza 4,30 m, larghezza 2,55 m, lunghezza 35 m, massa complessiva 108 t, con la limitazione del numero dei pezzi secondo quanto stabilito dall’art. 10. c. 2, lett. b), del Codice.

4.B.1) Si precisa che nella medesima autorizzazione rilasciata alle autogru devono essere elencati i veicoli o complessi veicolari eccezionali, anche più di uno, al loro seguito, che pertanto sono autorizzati a circolare solo in convoglio con esse; trattandosi di veicoli o complessi veicolari al seguito di veicoli isolati, non sono ammesse le riserve di cui all’art. 14, c. 4, del Regolamento; la composizione del convoglio e la relativa distribuzione spaziale e temporale sono soggetti a valutazione da parte dell’ente autorizzante anche in relazione a quanto previsto dall’art. 13, c. 8, del Regolamento.

Per i soli veicoli per uso speciale o loro complessi di cui all’art. 13, c. 2, punto B), lett. a), del Regolamento, è previsto il rilascio di autorizzazioni periodiche anche in caso di circolazione di prova ai sensi dell’art. 98 del Codice; in tal caso devono essere indicati unicamente la tipologia, il numero di assi e i limiti di sagoma e massa entro i quali i veicoli, o loro complessi, non identificati all’origine e anche diversi di volta in volta, sono ammessi a circolare; nell’autorizzazione deve essere indicata la targa prova che sarà impiegata durante la circolazione.

Si precisa altresì che gli ulteriori veicoli ad uso speciale ammessi a fruire dell’autorizzazione periodica devono anch’essi rispondere ai requisiti di cui all’Appendice I al Titolo I del Regolamento.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

4.B.2) Si precisa ancora che il trasporto eccezionale per massa di macchine operatrici da cantiere, anche con smontaggio e trasporto contestuale di eventuali attrezzature delle stesse, è possibile in tre diverse configurazioni del complesso veicolare:

4.B.2.1) massa complessiva a pieno carico non superiore a 56 t, dimensioni nei limiti dell'art. 61 del Codice, veicolo trainante e veicolo trainato entrambi classificati "mezzi d'opera", ai sensi dell'art. 54, c. 1, lett. n), del Codice e dell'Appendice III, punto 2; per tali complessi, alle condizioni indicate dall'art. 10, c. 7, del Codice, non è necessaria l'autorizzazione; sulle carte di circolazione di entrambi i veicoli deve essere riportata l'annotazione "mezzo d'opera", e su quella del rimorchio l'annotazione "trasporto esclusivo di macchine operatrici da cantiere";

4.B.2.2) massa complessiva a pieno carico non superiore a 56 t, dimensioni eventualmente eccedenti i limiti dell'art. 61 del Codice, veicolo trainante classificato "mezzo d'opera" ai sensi dell'art. 54, c. 1, lett. n), del Codice e dell'Appendice III, punto 2, e veicolo trainato eccezionale per massa ai sensi dell'Appendice I, punto 1), lettera c); l'autorizzazione è sempre necessaria; sulla carta di circolazione del veicolo trainante deve essere riportata l'annotazione "mezzo d'opera"; l'autorizzazione sarà rilasciata per "trasporto esclusivo di macchine operatrici da cantiere in configurazione "mezzo d'opera" ";

4.B.2.3) massa complessiva a pieno carico non superiore a 72 t, dimensioni eventualmente eccedenti i limiti dell'art. 61 del Codice, veicolo trainante e veicolo trainato entrambi eccezionali per massa ai sensi dell'Appendice I, punto 1, lettere b) e c); l'autorizzazione è sempre necessaria, e sarà rilasciata per "trasporto esclusivo di macchine operatrici da cantiere".

Ai fini della ottimale utilizzazione del parco veicolare, nei casi di cui ai punti **4.B.2.2)** e **4.B.2.3)**, possono essere utilizzati rimorchi o semirimorchi la cui carta di circolazione riporti l'annotazione generica "pianale con rampe", ovvero "pianale ribassato", e simili, in relazione alla idoneità della carrozzeria al trasporto di macchine operatrici da cantiere, in luogo di quella relativa al "trasporto esclusivo di macchine operatrici da cantiere".

Si precisa che, come indicato dal paragrafo 2, nei casi di cui ai punti **4.B.2.1)** e **4.B.2.2)** le macchine operatrici trasportate sono quelle impiegate nello svolgimento delle attività di competenza dei "mezzi d'opera"; nel caso di cui al punto **4.B.2.3)**, si configura invece un trasporto a tutti gli effetti.

4.B.3) Nell'ambito delle tipologie di trasporti in condizioni di eccezionalità di cui all'art. 13, c. 2, punto B), lettere f) e g), del Regolamento, può essere autorizzato il trasporto dei diversi prodotti elencati in ognuna di esse; in tal caso devono essere allegati i differenti schemi di carico relativi.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

L'invariabilità di cui al medesimo art. 13, c. 7, lett. d), deve intendersi riferita alla tipologia autorizzata, e non ai diversi prodotti trasportabili nell'ambito della medesima autorizzazione.

A titolo di esempio, per analogia, purchè riconducibili al concetto di cosa indivisibile di cui all'art. 10, c. 4, del Codice, tra gli elementi prefabbricati composti possono essere ricomprese le fattispecie relative ai codici ATECO 42 "Ingegneria Civile", mentre tra le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia possono essere ricomprese le fattispecie relative ai codici ATECO 41 "Costruzioni".

1) Autorizzazioni periodiche

1.1) *Oggetto delle autorizzazioni di cui all'art. 13, c. 2, punto A), del Regolamento, sono i veicoli e i trasporti eccezionali per sole dimensioni e non per masse; per queste sussiste l'unico vincolo dettato dal medesimo art. 13, c. 2, punto A), lett. a).*

Trattasi infatti di trasporti in condizioni di eccezionalità effettuati con veicoli omologati o approvati con masse e dimensioni legali, ovvero con masse legali e dimensioni eccezionali, secondo le specifiche procedure di cui all'Appendice II al Titolo I del Regolamento.

Per tali veicoli non è richiesto di specificare i carichi massimi ai sensi dell'art. 14, c. 8, del Regolamento, in quanto non possono essere superate le masse legali; l'abbinabilità è richiesta solo se si tratta di veicoli aventi dimensioni proprie eccedenti i limiti di cui all'art. 61 del Codice (ad esempio circolanti con il telaio sfilato e/o con larghezza della carrozzeria superiore a 2,55 m), ovvero di trattore eccezionale per massa; l'abbinabilità è richiesta anche per le autorizzazioni singole o multiple da rilasciare ai medesimi veicoli sopra indicati.

In ogni caso deve essere rispettato il rapporto di traino previsto dal comma 1 dell'Appendice III – Titolo III – Art. 219 del Regolamento.

Nel caso di complessi veicolari eccezionali solo per dimensioni e non per masse, essendo ammesse le riserve dei soli veicoli rimorchiati ai sensi dell'art. 14, c. 4, del Regolamento, deve essere rilasciata una unica autorizzazione in capo al veicolo trainante, con un limite massimo generale di 44 t per la massa complessiva .

La massa massima dei complessi formati con gli eventuali veicoli rimorchiati di base e di riserva, da riportare nell'autorizzazione, potrà anche essere inferiore al limite legale di 44 t, sussistendo l'unico vincolo del rispetto, in ogni combinazione, dei limiti dimensionali fissati dall'autorizzazione e dei limiti di massa fissati dall'art. 62 del Codice.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale

Come indicato dal paragrafo 4.A) della Direttiva prot. n. 3911/2013, è consentito il rilascio di queste autorizzazioni a complessi formati da trattore eccezionale per massa e semirimorchio a massa legale, con abbinamento annotato sulla carta di circolazione.

Non è consentito il rilascio a complessi formati da motrice eccezionale per massa e rimorchio a massa legale, o a motrice/trattore a massa legale e rimorchio/ semirimorchio eccezionale per massa.

In proposito si rammenta che sono eccezionali per massa i rimorchi aventi massa complessiva a pieno carico di almeno 29 t, e i semirimorchi aventi massa sugli assi a terra di almeno 29 t.

Per quanto concerne i veicoli rimorchiati sfilabili, il limite della combinazione dimensionale di cui all'art. 13, c. 2, punto A), lett. f.2), richiede l'abbinamento ai sensi dell'art. 219 del Regolamento, in quanto ne deriva il superamento della massima sporgenza di 4/10 della lunghezza del veicolo con il quale viene effettuato il trasporto; il limite di cui al medesimo art. 13, c. 2, punto A), lett. f.1), non comporta il superamento dei 4/10, e in assenza di abbinamento, con apposita prescrizione, il veicolo potrà circolare solo se non sfilato.

Qualora ricorrano le condizioni di cui all'art. 16, c. 3, lett. a) e b), del Regolamento, con apposita clausola riportata nell'autorizzazione, richiamante gli obblighi di cui all'art. 14, c. 8, del Regolamento, circa l'accertamento della percorribilità dell'elenco di strade o dei percorsi, il richiedente dovrà provvedere alla scorta nelle occasioni che lo richiedono.

1.2) *Nell'ottica del coordinamento e della collaborazione tra i vari enti proprietari, il rilascio delle autorizzazioni periodiche ex art. 13, c. 2, punto B), del Regolamento, è subordinato alla verifica del versamento dell'intero indennizzo convenzionale, e della sua ripartizione secondo le indicazioni dell'art. 18, c. 7, del Regolamento; tale verifica è richiesta anche per il rilascio delle autorizzazioni relative ai transiti sui tratti autostradali.*

1.2.1) *Nel caso di autogru con veicoli al seguito, di cui all'art. 13, c. 2, punto B), lett. a), del Regolamento, il numero di questi, la loro massa complessiva, le loro dimensioni, il loro distanziamento spaziale e temporale e l'ordine di marcia dei veicoli rispetto all'autogru saranno fissati nelle prescrizioni di cui all'art. 16, c. 1, del Regolamento; il termine "al seguito" non significa che i veicoli debbano necessariamente procedere dietro l'autogru, essendo sufficiente che viaggino insieme ad essa; non è ammessa la circolazione di prova o con targa provvisoria.*

Nell'autorizzazione dovranno essere identificati i veicoli al seguito e le attrezzature complementari trasportate, necessarie al funzionamento delle autogru; per ogni veicolo potrà



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

essere prescritto, ai sensi dell'art. 16, c. 1, del Regolamento, di allegare all'autorizzazione il relativo schema grafico.

Per ogni veicolo al seguito adibito al trasporto delle attrezzature complementari dovrà essere redatto, anche in forma digitale ai sensi dell'art. 14, c. 1, del Regolamento, un documento riferibile all'autorizzazione, con divieto di circolazione in configurazione isolata; il tenore del documento dovrà essere uniforme, previo opportuno coordinamento tra gli enti proprietari.

Fermo restando l'indennizzo d'usura (da corrispondere in base alle masse complessive a pieno carico risultanti dalle carte di circolazione di ognuno dei veicoli o complessi nel caso di modalità convenzionale ai sensi dell'art. 18, c. 5, del Regolamento, ovvero alle masse complessive massime autorizzate dall'ente proprietario della strada per ognuno dei veicoli o complessi in caso di modalità analitica ai sensi dell'art. 18, c. 1, del Regolamento), la circolazione dell'autogru potrà avvenire anche senza veicoli al seguito, o con un numero di veicoli inferiore a quello massimo autorizzato.

L'autorizzazione è rilasciata in capo all'autogru; non sono previste riserve per i veicoli al seguito, in quanto questi non hanno singolarmente titolo all'autorizzazione e circolano solo insieme all'autogru; per il medesimo motivo un veicolo può essere indicato al seguito di diverse autogru; potrà essere tenuto valido, con eventuali integrazioni, l'indennizzo convenzionale già corrisposto per una diversa autorizzazione periodica, relativa al medesimo ambito regionale e ai medesimi enti proprietari nel medesimo periodo di tempo; per i transiti autostradali il pedaggio sarà relativo ai soli veicoli effettivamente circolanti.

Anche ai fini del controllo su strada, secondo le facoltà di cui all'art. 16, c. 1, del Regolamento, l'ente proprietario potrà richiedere l'avviso di transito.

1.2.2) *Per quanto concerne le autorizzazioni di cui al medesimo art. 13, c. 2, punto B), lett. b), del Regolamento, per i complessi veicolari ivi contemplati, in luogo del termine di "massa complessiva a pieno carico" deve intendersi quello di "massa complessiva"; quale che sia la terminologia utilizzata dal Regolamento, essa non può interpretarsi che secondo le norme primarie del Codice, come esposte nelle "Indicazioni generali".*

Conseguentemente le autorizzazioni periodiche possono essere rilasciate a veicoli eccezionali che singolarmente hanno massa massima tecnicamente ammissibile (stabilita secondo le procedure di cui alle Appendici I e III al Titolo I del Regolamento), superiore ai limiti stabiliti dall'art. 62, cc. 2 e 3 del Codice, ma a condizione che la massa complessiva dell'autotreno o dell'autoarticolato, nello svolgimento del trasporto, non superi il limite di 56 t ovvero di 72 t,



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale

secondo che si tratti o meno di complessi “mezzi d’opera”, fermo restando il rispetto delle masse massime tecnicamente ammissibili.

Tale conclusione risulta già implicitamente espressa rispettivamente nei paragrafi 8.2.2 e 8.2.3 della Direttiva prot. n. 3911/2013.

Al riguardo è influente che il trasporto sia effettuato in conto proprio o in conto terzi, purchè in coerenza con il tipo di titolo posseduto ai fini del trasporto di merci.

Per i veicoli o complessi “mezzi d’opera”, il rilascio dell’autorizzazione è subordinato alla ulteriore verifica che sia stato corrisposto l’indennizzo di cui all’art. 34, c. 1, del Codice.

Il trasporto di macchine operatrici comporta l’adozione di carrozzerie idonee allo scopo; è pertanto necessario verificare che le carte di circolazione del rimorchio o semirimorchio, riportino l’annotazione di “pianale ribassato”, “pianale con rampe” e simili, ovvero quella esplicita di “carrozzeria idonea al trasporto di macchine operatrici da cantiere”.

I veicoli e i complessi veicolari “mezzi d’opera” non possono conseguire autorizzazioni diverse da quelle relative al trasporto dei materiali di cui all’art. 54, c. 1, lett. n), del Codice, e da quelle relative al trasporto di macchine operatrici da cantiere di cui all’art. 13, c. 2, punto B), lett. b), del Regolamento.

Si rammenta che le motrici degli autotreni “mezzi d’opera” non possono trasportare macchine operatrici, in quanto non ricomprese tra i materiali di cui all’art. 54, c. 1, lett. n, del Codice, e all’art. 11, c. 2, della Legge n. 454/1997.

Al contrario, le macchine operatrici possono essere trasportate, oltre che sui rimorchi, anche sulle motrici degli autotreni che non costituiscono complessi “mezzi d’opera”, purchè anch’esse siano dotate di carrozzerie idonee allo scopo, come sopra indicato; sia sulle motrici che sui rimorchi non potranno essere trasportate altre fattispecie diverse da eventuali accessori delle macchine operatrici da cantiere trasportate.

L’indennizzo d’usura deve essere corrisposto con le modalità già indicate dalla Direttiva prot. n. 3911/2013 nei paragrafi 8.2.1 (ossia ex art. 34, c. 1, del Codice, per l’intero complesso “mezzo d’opera”), 8.2.2 (ossia ex art. 34, c. 1, del Codice, per il veicolo trainante “mezzo d’opera”, e art. 18, c. 5, lett. b), del Regolamento, per il veicolo trainato non “mezzo d’opera”), e 8.2.3 (ex art. 18, c. 5, lett. a), del Regolamento, per l’intero complesso non “mezzo d’opera”).

In caso di traino, la tassa di possesso deve essere comunque integrata con la rimorchiabilità; l’eventuale indennizzo ex art. 34, c. 1, del Codice, sarà pertanto correlato alla intera tassa di possesso qualora il veicolo trainante e quello trainato risultino entrambi “mezzi d’opera”, ovvero alla sola quota del veicolo trainante qualora solo questo risulti “mezzo d’opera”.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

Si rammenta che l'indennizzo convenzionale ex art. 18, c. 5, del Regolamento, è connesso al dato oggettivo della massa complessiva a pieno carico riconosciuta ai veicoli in sede di approvazione o di omologazione, e riportata sulle carte di circolazione.

A differenza di quanto avviene per il transito sulla viabilità ordinaria, per il transito in autostrada la massa da prendere a riferimento ai fini della determinazione dell'indennizzo d'usura ai sensi dell'art. 18, c. 1, del Regolamento, è quella massima autorizzabile di 72 t.

Masse inferiori sono autorizzabili solo in caso di limitazioni imposte dall'ente proprietario o concessionario, o di valori inferiori della massa massima tecnicamente ammissibile dell'autotreno o dell'autoarticolato.

1.2.3) *Per le autorizzazioni periodiche ex art. 13, c. 2, punto B), lett. e), f) e g), del Regolamento, in caso di transito sulla viabilità ordinaria l'indennizzo d'usura può essere corrisposto nella modalità forfettaria ovvero convenzionale, secondo che ricorrano le condizioni di cui all'art. 10, c. 2-bis, del Codice, ovvero art. 18, c. 4 e c. 5, del Regolamento.*

Per il transito sulla viabilità autostradale non è consentita l'autorizzazione periodica, e l'indennizzo di cui all'art. 18, c. 1, del Regolamento, sarà determinato con riferimento alle masse massime autorizzabili ai sensi dell'art. 10, c. 2, lett. b), del Codice.

L'autorizzazione periodica ex art. 13, c. 2, punto B), lett. f), del Regolamento, in eccedenza di masse, può essere rilasciata anche entro la lunghezza di 25 m; in tal caso, qualora non ricorrano le condizioni di cui all'art. 16, c. 3, lett. a), b), e), f) e g), non vi è obbligo di scorta; qualora ricorrano le condizioni di cui alle lett. a) e b), con apposita clausola riportata nell'autorizzazione, richiamante gli obblighi di cui all'art. 14, c. 8, del Regolamento, circa l'accertamento della percorribilità dell'elenco di strade o dei percorsi, il richiedente dovrà provvedere alla scorta nelle occasioni che lo richiedono; qualora ricorrano invece le condizioni di cui alle lett. e), f) o g), il servizio di scorta dovrà essere presente in maniera continuativa.

Si rammenta che l'art. 13, c. 9, del Regolamento, in caso di sovrapposizione delle cose indivisibili trasportate, consente di superare l'altezza di 4,00 m, fino ad un massimo di 4,20 m, purchè l'eccedenza sia dovuta all'impiego di specifiche attrezzature, di appoggio o di contenimento o di analoga finalità; tra queste possono essere ammessi anche gli spessori inseriti tra gli elementi per evitarne il contatto diretto.

1.3) *Nel caso di complessi veicolari eccezionali per massa, essendo ammesse le riserve dei soli veicoli rimorchiati ai sensi dell'art. 14, c. 4, del Regolamento, deve essere rilasciata una unica autorizzazione in capo al complesso base, formato dall'unico veicolo trainante e dal veicolo trainato che costituisce con esso la combinazione più gravosa in termini di massa massima*



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

tecnicamente ammissibile e numero di assi, e che comporta la massima entità dell'indennizzo d'usura, calcolato ai sensi dell'art. 18, c. 5, del Regolamento.

In tal caso le riserve dovranno avere massa non superiore e numero di assi non inferiore rispetto al veicolo base.

Trattandosi di un unico veicolo trainante, e di un massimo di sei veicoli rimorchiati da trainare in alternativa ai sensi dell'art. 14, c. 4, del Regolamento, qualora sul medesimo veicolo trainante, anche se con diverse alternative di veicoli rimorchiati, insistano più autorizzazioni periodiche diverse per tipologia di trasporto tra quelle ammesse dall'art. 13, c. 2, punto B), lettere b), e), f), e g), relative al medesimo ambito regionale e ai medesimi enti proprietari nel medesimo periodo di tempo, l'indennizzo deve essere corrisposto una sola volta, e per la massima configurazione tra quelle autorizzabili, come già indicato nei paragrafi 8 e 9 della Direttiva prot. n. 3911/2013.

In tal caso, infatti, risulteranno convenzionalmente indennizzati i medesimi enti proprietari autorizzanti, dal momento che il complesso veicolare formato con l'unico veicolo trainante non sarà mai contemporaneamente in circolazione su tutte le strade o su tutti i percorsi autorizzati.

Analogamente, per quanto concerne l'indennizzo forfettario previsto dall'art. 10, c. 2-bis, del Codice, per le tipologie indicate dal medesimo art. 10, c. 2, lett. b), che possono godere dell'autorizzazione periodica ai sensi dell'art. 13, c. 2, punto B), lett. e), f) e g), del Regolamento, trattandosi di indennizzo connesso con la tassa di possesso, integrata con la rimorchiabilità in caso di traino, una volta corrisposto per la combinazione più gravosa in termini di massa massima tecnicamente ammissibile, esso varrà per tutte le autorizzazioni periodiche rilasciate in capo al medesimo veicolo trainante, anche se con diverse alternative di veicoli rimorchiati.

1.4) *Per il transito sulla viabilità ordinaria le modalità di corresponsione dell'indennizzo d'usura, secondo i casi, sono regolate dall'art. 10, c. 2-bis, del Codice, dall'art. 34, c. 1, del Codice, e dall'art. 18, c. 6, del Regolamento, mentre su quella autostradale sono regolate dall'art. 34, c. 2, del Codice, e dall'art. 18, c. 1, del Regolamento.*

Per quanto concerne la circolazione sulle autostrade dei mezzi d'opera, le società concessionarie adotteranno opportune e uniformi procedure per la riscossione dell'indennizzo d'usura di cui all'art. 34, c. 2, del Codice, anche in assenza di porte controllate manualmente.

Nel caso di frazionamento dell'indennizzo d'usura, convenzionale o forfettario, che sia o meno legato al frazionamento della tassa di possesso, ai sensi dell'art. 18, c. 6, del Regolamento,



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale

si ritiene opportuno precisare che, nell'ottica di cui in premessa, tale frazionamento non concorre al raggiungimento del massimo di tre rinnovi nel periodo di tre anni di cui all'art. 15, c. 1.

Pertanto, previa acquisizione del rateo di indennizzo d'usura dovuto ai sensi dell'art. 18, c. 2, del Regolamento, e degli eventuali oneri aggiuntivi, congruamente ridotti rispetto a quelli dovuti per il rinnovo, la validità dell'autorizzazione sarà confermata volta per volta fino al raggiungimento del termine previsto dall'art. 13, c. 1, lett. a); solo decorso tale termine si darà corso al rinnovo ai sensi dell'art. 15, c. 1.

La conferma sarà annotata sull'autorizzazione o su modulo integrativo di questa, ovvero sarà effettuata in forma digitale ai sensi dell'art. 14, c. 1, del Regolamento, al fine di non provocare interruzioni dell'attività.

Per quanto riguarda la validità delle autorizzazioni, nel caso di indennizzo connesso alla tassa di possesso, pare opportuno far decorrere i termini dal 1° giorno successivo a quello di scadenza del periodo utile per il pagamento della tassa di possesso.

Ad esempio, in riferimento alla data del 30 settembre, scadenza quadrimestrale della tassa di possesso, e al 31 ottobre, termine ultimo per il pagamento, la validità dell'autorizzazione decorrerà dal 1° novembre, e così via.

Gli enti autorizzanti adotteranno uniformi e opportune iniziative ai fini della gestione dei periodi transitori, dell'allineamento delle date, della integrazione degli eventuali indennizzi d'usura e delle semplificazione delle procedure di conferma, adottando per esse i medesimi termini temporali previsti dall'art. 15, c. 2, del Regolamento, senza provocare interruzioni dell'attività.

6) Circolazione con targa prova e con targa provvisoria.

Per la circolazione di prova dei soli veicoli eccezionali ad uso speciale di cui all'art. 13, c. 2, punto B), lett. a), del Regolamento, è consentito il rilascio di un'autorizzazione periodica relativa ad una determinata tipologia di veicoli non identificati all'origine da numero di telaio o di targa, con le modalità di cui all'art. 14, c. 10; non sono ammesse riserve, ma di volta in volta potranno circolare solo veicoli della stessa tipologia, muniti di certificazione d'origine, con le modalità già indicate dal paragrafo 4.B.1 della Direttiva prot. n. 3911/2013.

L'autorizzazione deve riportare la targa prova che accompagnerà i veicoli; la medesima targa prova potrà essere associata a più autorizzazioni periodiche di tale tipo, anche se relative a diverse tipologie di veicoli.

(omissis)



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

5. Autorizzazioni multiple

L'autorizzazione multipla è rilasciata a condizione che il percorso e le caratteristiche del trasporto rimangano inalterati in ogni viaggio, come stabilito dall'art. 13, c. 3, del Regolamento.

E' consentito il rilascio di autorizzazioni multiple per complessi formati da trattori eccezionali per massa e semirimorchi a massa legale, anche se eccezionali per dimensioni, secondo quanto indicato nel punto **1.A**.

E' consentito il rilascio di autorizzazioni multiple per il trasferimento a vuoto di veicoli o complessi veicolari che nella condizione di pieno carico supererebbero i limiti degli artt. 61 o 62 del Codice ovvero entrambi, secondo quanto indicato dal punto **3.0**.

L'autorizzazione verrà rilasciata per "circolazione a vuoto, con divieto di trasporto di cose diverse dai mezzi tecnici di supporto".

Per la circolazione di prova ai sensi dell'art. 98 del Codice è previsto il rilascio di autorizzazioni multiple; trattandosi di veicoli o complessi veicolari identificati all'origine, sono ammesse le riserve di cui all'art. 14, c. 3, e per autorizzazione e targa prova non sussiste il vincolo di cui al precedente punto **4.B.1**.

6. Autorizzazioni singole

Quando non è possibile ricondurre la tipologia del veicolo eccezionale, ovvero del trasporto in condizioni di eccezionalità, a quelle che danno titolo all'autorizzazione periodica, ovvero quando la sagoma di carico, o il percorso, o entrambi, variano di volta in volta, può essere rilasciata unicamente l'autorizzazione singola, da riferirsi al singolo viaggio che deve essere effettuato.

E' consentito il rilascio di autorizzazioni singole per complessi formati da trattori eccezionali per massa e semirimorchi a massa legale, anche se eccezionali per dimensioni, secondo quanto indicato nel punto **1.A**.

E' consentito il rilascio di autorizzazioni singole per il trasferimento a vuoto di veicoli o complessi veicolari che nella condizione di pieno carico supererebbero i limiti degli artt. 61 o 62 del Codice, ovvero entrambi, secondo quanto indicato dal punto **3.0**.

L'autorizzazione verrà rilasciata per "circolazione a vuoto, con divieto di trasporto di cose diverse dai mezzi tecnici di supporto".

Per la circolazione provvisoria ai sensi dell'art. 99 del Codice, è previsto il rilascio di autorizzazioni singole; trattandosi di un unico veicolo o complesso veicolare, non sono ammesse riserve.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale

2) Autorizzazioni multiple o singole

In questo caso, essendo ammesse le riserve sia per i veicoli trainanti che per i veicoli trainati ai sensi dell'art. 14, c. 3, del Regolamento, deve essere rilasciata una unica autorizzazione in capo al complesso base che costituisce la combinazione più gravosa in termini di massa massima tecnicamente ammissibile, numero di assi e tipologia di assali/pneumatici, e che comporta la massima entità dell'indennizzo d'usura.

Le riserve pertanto dovranno avere massa non superiore, numero di assi non inferiore e tipologia di assali/pneumatici non più gravosa rispetto a quelle dei veicoli base.

L'autorizzazione è unica, e le combinazioni di veicoli in essa indicati non autorizzano la circolazione contemporanea di più complessi veicolari.

L'indennizzo d'usura, da corrispondere una volta sola, dovrà essere determinato ai sensi dell'art. 18, c. 1, del Regolamento, con riferimento alla massa massima autorizzata e al numero di viaggi richiesti; conseguentemente esso sarà tenuto valido quale che sia il complesso originato dalla combinazione dei veicoli trainanti e di quelli trainati.

6) Circolazione con targa prova e con targa provvisoria.

(omissis)

Per la circolazione di prova dei veicoli eccezionali è consentito il rilascio di un'autorizzazione multipla relativa ad una determinata tipologia di veicoli non identificati all'origine da numero di telaio o di targa, con le modalità di cui all'art. 14, c. 10; non sono ammesse riserve, ma di volta in volta potranno circolare solo veicoli della stessa tipologia, muniti di certificazione d'origine, e solo se privi di carico, ivi comprese le carrozzerie intercambiabili.

L'autorizzazione deve riportare la targa prova che accompagnerà i veicoli, e dovrà specificare il numero di viaggi da effettuare; la medesima targa prova potrà essere associata a più autorizzazioni multiple di tale tipo, anche se relative a diverse tipologie di veicoli.

La validità dell'autorizzazione è limitata a quella della targa prova, e potrà essere confermata fino al termine massimo previsto dall'art. 13, c. 1, lett. a), ovvero b), del Regolamento, previo rinnovo della targa prova; altrettanto dicasi per la eventuale proroga ai sensi dell'art. 15, c. 3, del Regolamento.

Autorizzazioni multiple e singole sono consentite per la circolazione di prova di veicoli identificati all'origine, i cui estremi (numero di telaio, numero di targa) devono essere riportati sull'autorizzazione, insieme a quelli delle eventuali riserve; l'autorizzazione non deve riportare la



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

targa prova, e questa potrà essere diversa di volta in volta, purchè intestata sempre al medesimo soggetto richiedente avente titolo al suo rilascio, e in corso di validità.

Per la circolazione con targa provvisoria può essere rilasciata unicamente l'autorizzazione singola, senza riserve, con validità pari a quella della targa provvisoria stessa, che deve essere riportata sull'autorizzazione insieme ai dati identificativi del veicolo.

7. Evasione delle domande

L'art. 14, c. 2, del Regolamento, stabilisce termini più stringenti per la presentazione e il rilascio delle autorizzazioni; fermi restando tali termini, gli enti territoriali concorderanno opportune forme di collaborazione per ridurre il più possibile i tempi necessari per l'acquisizione di nulla osta e pareri.

Al riguardo si precisa che il termine massimo di quindici giorni di calendario non esclude la conclusione del procedimento in tempi inferiori; è sottinteso che il provvedimento deve essere emesso nel più breve tempo possibile.

E' pertanto necessario che vengano adottate le procedure telematiche, secondo le indicazioni del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, che vengano istituiti gli sportelli unici come previsto dall'art. 14, c. 1, del Regolamento, e che a tale riguardo gli enti proprietari definiscano procedure uniformi.

Nei casi di cui all'art. 14, c. 2, del Regolamento, è opportuno altresì che gli enti adottino criteri uniformi per la determinazione dei diritti d'urgenza, e più in generale degli oneri di cui all'art. 19 del Regolamento.

Si precisa che modifiche e integrazioni possono essere richieste sin dal momento della richiesta dell'autorizzazione, e per tutta la durata di questa, adeguando gli oneri di istruttoria e l'eventuale indennizzo d'usura anche in caso di rinnovo o di proroga.

Esse possono essere relative, ad esempio, a modifica della ragione sociale con invarianza di partita IVA, a modifica della data di inizio di validità, a veicoli di riserva, a numero di viaggi o a tratte stradali comprese nel medesimo percorso nel caso di autorizzazioni singole o multiple, a percorsi o elenchi di strade nel caso di autorizzazioni periodiche.

Nel caso delle autorizzazioni singole e multiple, a provvedimento già rilasciato la variazione del percorso comporta invece il rilascio di una nuova autorizzazione.

La proroga è consentita solo per le autorizzazioni singole e multiple a seguito del primo rilascio, e non dei rinnovi successivi; non sono consentiti rinnovi se si è già usufruito di proroga.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale

4) Spese di istruttoria. Diritti d'urgenza.

Si raccomanda la uniforme, coerente e ragionevole imputazione delle spese relative alla istruttoria della pratica, di cui all'art. 19, c. 1, del Regolamento.

Al riguardo si osserva che né l'art. 15, c. 5, del Regolamento, né la Direttiva prot. n. 3911/2013 pongono limitazioni al numero di modifiche o integrazioni ad autorizzazioni già rilasciate ed in corso di validità, purchè opportunamente motivate, essendo previste unicamente le formalità di cui all'art. 15, c. 2, c. 3 e c. 4, del Regolamento.

Per tutti i tipi di autorizzazione, essendo ammesse tutte le combinazioni tra i veicoli base e quelli di riserva, purchè di documentata abbinabilità e previa verifica delle condizioni di compatibilità relative alla massa complessiva, al numero di assi e, se del caso, alla tipologia di assali/pneumatici, le spese di istruttoria potranno essere commisurate al numero complessivo di veicoli ma non a quello delle loro combinazioni.

In aggiunta a quanto previsto dal paragrafo 7 della Direttiva prot. n. 3911/2013, per tutti i tipi di autorizzazione, tra le modifiche ed integrazioni, comportanti oneri aggiuntivi ed eventuale integrazione degli indennizzi d'usura, purchè adeguatamente motivate, sono comprese anche le sostituzioni sia dei veicoli base che delle riserve, nonché la durata dell'autorizzazione stessa, entro i limiti temporali previsti dall'art. 13, c. 1, del Regolamento, e al di fuori dei casi di rinnovo e di proroga regolati dall'art. 15.

Per quanto concerne i diritti d'urgenza, al fine di evitare distorsioni del regime di libera concorrenza, l'esigenza di ottenere il rilascio dell'autorizzazione nel termine massimo di tre giorni, di cui all'art. 14, c. 2, del Regolamento, deve essere opportunamente motivata; analogamente deve essere motivata la richiesta di eventuali oneri aggiuntivi.

5) Transiti autostradali.

Come espresso dall'art. 13, c. 1-bis, del citato DPR n. 31/2013, la composizione del percorso, comprendente tratte di viabilità ordinaria e tratte di viabilità autostradale, sia a carico che a vuoto, dipende dalle esigenze del trasporto e da quelle della viabilità; può pertanto darsi il caso che tale composizione risulti diversa tra andata e ritorno.

In tale caso le autorizzazioni per il transito in autostrada, nella prospettiva futura del rilascio di un unico atto autorizzativo, potranno consentire che origine e destinazione autostradale siano differenti tra andata e ritorno, anche nel caso di apertura imprevista di cantieri stradali, purchè compatibili con l'origine e destinazione effettive dell'intero trasporto, che dovranno essere



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

comunque esplicitate all'interno della domanda al fine di consentire le opportune verifiche da parte degli enti autorizzanti.

Diversamente, ovvero nei casi di percorsi particolarmente complessi, dovrà farsi ricorso al rilascio di autorizzazioni per il transito a vuoto.

7) Comodato d'uso e locazione senza conducente. Società cooperative.

Ai sensi della vigente normativa nazionale e comunitaria in materia di trasporto di cose, sono ammessi sia i contratti di comodato d'uso che quelli di locazione senza conducente ai sensi dell'art. 84, c. 2 e c. 3, del Codice, purchè registrati e stipulati tra imprese titolari di autorizzazioni comunitarie; in ogni caso la durata dell'autorizzazione per il trasporto eccezionale non può superare quella del contratto, e il trasporto, come da apposita documentazione, deve avere origine o destinazione nello stato comunitario di residenza dell'impresa locatrice.

Sia nel caso di comodato che in quello di locazione il proprietario del veicolo ne perde la disponibilità; eventuali autorizzazioni già rilasciate al proprietario per i medesimi veicoli dovranno pertanto essere annullate o se del caso modificate nei veicoli o complessi veicolari.

Non possono essere rilasciate autorizzazioni a società cooperative che non siano proprietarie di veicoli per trasporto di cose, ma unicamente ai proprietari, comodatari o locatari dei veicoli eccezionali.

(omissis)

8. Indennizzi d'usura

In ambito autostradale, ai sensi dell'art. 18, c. 10, del Regolamento, l'indennizzo è sempre determinato secondo il medesimo art. 18, cc. 1, 2 e 3.

In ambito non autostradale la determinazione dell'indennizzo d'usura è invece correlata al tipo di autorizzazione rilasciabile.

Nei casi previsti dall'art. 13, c. 7, del Regolamento, ovvero qualora l'autorizzazione preveda veicoli di riserva ai sensi dell'art. 14, c. 3 o c. 4, del Regolamento, ovvero sia relativa a circolazione di prova di veicoli ad uso speciale ai sensi dell'art. 14, c. 10, del Regolamento, esso deve essere corrisposto per la massima configurazione autorizzata.

Si precisa che la previsione di tempestivo trasferimento delle somme percepite dall'ente rilasciante all'ente proprietario o concessionario, di cui all'art. 18, c. 2, del Regolamento, presuppone l'adozione di idonei criteri di ripartizione secondo lo sviluppo territoriale dei percorsi o degli elenchi di strade autorizzati.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

Si precisa inoltre che qualora l'indennizzo sia connesso alla tassa di possesso, come nel caso dell'art. 10, c. 2-bis, e dell'art. 34, c. 1, del Codice, l'autorizzazione non può avere una durata superiore al periodo per il quale è stata pagata la tassa.

Per quanto concerne i trasporti eccezionali effettuati dalle Forze armate, o per loro conto, si osserva invece quanto segue.

L'art. 138, c. 2, del Codice, ai fini della circolazione sulle strade non militari, assoggetta i veicoli eccezionali delle Forze armate ad una autorizzazione speciale rilasciata dal comando militare, sentiti gli enti competenti, con rinvio all'art. 10, c. 6, del Codice, relativo all'autorizzazione, ma non al successivo c. 10, relativo invece all'indennizzo per maggiore usura.

A parere di quest'Ufficio, da tale circostanza consegue che l'indennizzo d'usura non è dovuto per i veicoli eccezionali delle Forze armate, anche in considerazione della funzione istituzionale di tali trasporti e del regime di riservatezza spesso ad essi applicato.

Inoltre l'Ispettorato logistico dell'Esercito, Reparto coordinamento e supporti generali, Ufficio movimenti e trasporti, con Direttiva prot. n. 12414/191.106 del 13 giugno 1997, al punto 2, lett. a), ha precisato che sono da ritenere militari i trasporti eseguiti con vettore commerciale che diano luogo a un transito eccezionale di materiale di proprietà dell'Amministrazione della Difesa.

Tale direttiva è stata recepita dal Ministero dell'interno con Circolare prot. n. 300/A/25191/101/21/2 del 14 luglio 1997, e pertanto, per gli stessi motivi sopra esposti, anche per i suddetti trasporti non è dovuto l'indennizzo d'usura.

8) Trasporti eccezionali militari.

Si precisa che l'esenzione dall'indennizzo d'usura, a parere di questo Ufficio, ricorre solo nel caso di autorizzazione speciale rilasciata dal comando militare ex art. 138, c. 2, del Codice, per trasporti svolti con veicoli militari, e non nel caso di autorizzazione richiesta direttamente dal vettore civile all'ente proprietario.

8.1) Indennizzo analitico.

Per le autorizzazioni singole e multiple l'indennizzo si calcola in maniera analitica, secondo le tabelle I.1, I.2 e I.3 allegate al Titolo I del Regolamento; nella tabella I.3 i valori degli interessi per gli assali tandem e quadrupli sono stati adeguati alle misure previste dalle Direttive comunitarie 96/53/CE e 97/27/CE.

Al fine di eliminare l'effetto moltiplicatore degli arrotondamenti conseguenti alla conversione in euro, l'adeguamento alle variazioni degli indici ISTAT previsto dall'art. 18, c. 1, del Regolamento,



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

deve essere effettuato solo dopo aver calcolato l'importo complessivo dell'indennizzo derivante dalla applicazione dei costi d'uso per asse per l'anno 1993, espressi in lire, riportati dalla tabella originaria I.2.

La variazione percentuale da adottare è quella intercorrente tra il mese di ottobre 1992 e il mese di ottobre dell'anno precedente a quello in cui devono essere applicati gli adeguamenti (ufficialmente nota al 1° dicembre); il coefficiente moltiplicativo così ottenuto deve essere applicato all'importo complessivo in lire come sopra determinato.

L'importo complessivo in lire così adeguato deve essere infine convertito in euro, e successivamente arrotondato secondo le regole stabilite dalla vigente normativa in materia.

Si rammenta che il costo d'uso per eccezionale usura è pari alla differenza tra il costo d'uso assoluto e il costo d'uso a massa massima a pieno carico legale.

3) Tipi di pneumatici e di assali

Ai fini della corretta individuazione, anche per analogia, dei tipi di pneumatici e di assali installati, è opportuno fare riferimento ai manuali o cataloghi delle case costruttrici.

In sostanza la Tabella I.3, Art. 18, del Regolamento, contempla tre diverse tipologie di pneumatici, caratterizzate da:

- a)** sezione 7,50/8,25 pollici, diametro del cerchio 15-16 pollici, indice di carico 14/16; si tratta di ruote di piccolo diametro, generalmente adottate per pianali bassi; vengono montate su assali singoli (a 2 ruote di tipo C2/9 o C2/10, a 4 ruote ravvicinate di tipo C4V/11 o C4V/12, a 4 ruote distanziate di tipo C4L/13 o C4L/14, a 8 ruote di tipo C8/15 o C8/16), e su assali tandem (a 4 ruote distanziate di tipo 2xC4L/19) o quadrupli (a 4 ruote distanziate di tipo 4xC4L/20);*
- b)** sezione 10/11/12 pollici, diametro del cerchio 20 pollici e superiori, indice di carico 16/18 e superiori; si tratta di ruote di diametro ordinario, generalmente adottate per pianali di altezza normale; vengono montate su assali singoli (a 2 ruote di tipo S/1 o S/2, a 4 ruote ravvicinate di tipo G/3 o G/4, a 4 ruote distanziate di tipo G/5 o G/6), e su assali tandem (a 2 ruote di tipo TSS/17, a 4 ruote ravvicinate di tipo TSG/18);*
- c)** sezione 14/16 pollici, diametro del cerchio 24/25 pollici, indice di carico G20; si tratta di ruote di grosso diametro, generalmente adottate per le autogru o per il movimento terra; vengono montate su assali singoli (a 2 ruote di tipo MG/7 o MG/8).*

I costruttori indicano le equivalenze tra la vecchia designazione della sezione in pollici e la nuova in millimetri; nei casi dubbi l'equivalenza è assicurata da una circonferenza di rotolamento differente di non oltre +/- 5% rispetto a quella di riferimento, e da un diametro del cerchio, da un



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

indice di carico e da un codice velocità non inferiori, secondo quanto indicato dalla Circolare DG Motorizzazione n. 94 del 20.06.1996.

Risultano così definiti i campi sezione-diametro del cerchio-indice di carico entro i quali è possibile procedere per analogia.

Gli schemi di disposizione delle ruote sugli assali e le dimensioni di questi consentono infine di individuare la tipologia di assali senza possibilità di errore.

Si rammenta che per le macchine agricole e operatrici (le quali, peraltro, non possono circolare in autostrada ai sensi dell'art. 175, c. 2, lett. d), del Codice), non trova applicazione il c. 1 dell'art. 18, del Regolamento, bensì il c. 5, pertanto non occorre far riferimento alla tipologia di assali e pneumatici.

8.2) Indennizzo convenzionale.

Per le autorizzazioni periodiche in ambito non autostradale l'indennizzo può essere calcolato in maniera convenzionale, con riferimento a un anno e alla massa complessiva a pieno carico; si applicano gli importi in euro indicati nella tabella dell'art. 18, c. 5, lett. a), del Regolamento, e per l'adeguamento previsto dall'art. 18, c. 9, si adotta la variazione percentuale come sopra determinata; al riguardo si precisa che l'indicazione del 1° gennaio 1993, riportata nel c. 9, deve intendersi anche in questo caso quella del 1° gennaio 1994.

A tale indennizzo sono assoggettati singolarmente anche i veicoli al seguito delle autogru, adibiti al trasporto esclusivo di attrezzature ad esse complementari.

Disposizioni differenti sono previste per il trasporto di macchine operatrici da cantiere, blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, coils e laminati grezzi, quando il numero di assi del complesso veicolare è superiore a 8; in tal caso si applicano gli importi indicati nella tabella dell'art. 18, c. 5, lett. b), del Regolamento.

Per il trasporto di macchine operatrici da cantiere l'indennizzo è calcolato in maniera diversa, secondo che sia effettuato o meno con complessi "mezzi d'opera", fermo restando che la tassa di possesso per il complesso deve essere in ogni caso comprensiva della tassazione integrativa per la massa rimorchiabile .

8.2.1) Qualora entrambi i veicoli siano classificati "mezzi d'opera", deve essere corrisposto l'indennizzo previsto dall'art. 34, c. 1, del Codice, per un importo pari alla tassa di possesso dell'intero complesso, contestualmente alla stessa e di pari durata; inoltre per la circolazione in



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

autostrada il concessionario è titolato a riscuotere una tariffa relativa al pedaggio maggiorata del 50%, ai sensi dell'art. 34, c. 2, del Codice, anche in assenza di porte controllate manualmente.

L'autorizzazione è necessaria solo qualora la circolazione avvenga sulle strade comprese negli elenchi di cui all'art. 226, c. 4, del Codice, ovvero quando si eccedano i limiti dell'art. 61.

8.2.2) Qualora sia classificato "mezzo d'opera" il solo veicolo trainante, l'indennizzo previsto dall'art. 34, c. 1, del Codice, deve essere corrisposto per un importo pari alla tassa di possesso del solo veicolo trainante, contestualmente alla stessa e di pari durata; per il veicolo trainato si applicano invece gli importi indicati nella tabella dell'art. 18, c. 5, lett. b), del Regolamento, con riferimento alla massa complessiva a pieno carico se si tratta di rimorchio, o alla quota di essa relativa agli assi a terra se si tratta di semirimorchio.

In tal caso può essere rilasciata un'autorizzazione periodica con massa complessiva non superiore a 56 t.

8.2.3) Qualora nessuno dei veicoli sia classificato "mezzo d'opera", per l'indennizzo dell'intero complesso si applicano gli importi indicati nella tabella dell'art. 18, c. 5, lett. a), (ovvero b), se il numero di assi è superiore a 8), del Regolamento, con riferimento alla massa complessiva a pieno carico del complesso stesso.

In tal caso può essere rilasciata un'autorizzazione periodica con massa complessiva non superiore a 72 t.

8.3) Indennizzo forfettario.

Disposizioni particolari valgono per i trasporti di blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, per i quali l'art. 10, c. 2-bis, del Codice, prevede il pagamento dell'indennizzo forfettario qualora essi avvengano con percorsi ripetitivi e con sagome di carico sempre simili.

Al riguardo si osserva che per i veicoli che effettuano i suddetti trasporti in ambito autostradale non è consentita l'autorizzazione periodica, né è consentito l'indennizzo forfettario; ne consegue che in tale ambito ad essi possono essere rilasciate unicamente autorizzazioni singole o multiple, con indennizzo calcolato ai sensi dell'art. 18, c. 1, del Regolamento.

In ambito non autostradale è invece consentita l'autorizzazione periodica; solo qualora questa preveda un numero indefinito di viaggi con sagome di carico sempre simili su di un unico percorso ripetitivo, si darà luogo al pagamento dell'indennizzo forfettario.

9. Veicoli di riserva



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

L'art. 14, c. 3, del Regolamento, prevede 5 veicoli di riserva per le autorizzazioni singole e multiple; ciò vale sia per il veicolo trainante che per quello trainato, ottenendosi in tutto 6 alternative per il veicolo isolato, e 36 combinazioni alternative per i complessi veicolari, comprendenti 1 configurazione di base e 35 combinazioni tra i veicoli di riserva.

L'art. 14, c. 4, del Regolamento, per le autorizzazioni periodiche, ivi comprese quelle per il trasporto di macchine operatrici da cantiere, non ammette riserve del veicolo isolato o trainante, e prevede 5 riserve del solo veicolo trainato, ottenendosi in questo caso 6 combinazioni alternative per i complessi veicolari.

Per tutte le autorizzazioni periodiche relative ad un medesimo veicolo o complesso veicolare e ad un medesimo periodo, l'indennizzo convenzionale, ovvero quello forfettario, deve essere corrisposto una volta sola, e qualora corrisposto per il complesso è valido anche per la circolazione del solo veicolo trainante, secondo le facoltà di cui all'art. 13, c. 7, del Regolamento.

10. Prescrizioni

L'art. 16, c. 1, del Regolamento, conferisce facoltà di richiedere l'avviso preventivo del transito, qualora l'autorizzazione preveda la scorta tecnica, ovvero siano superati i limiti di massa imposti dall'art. 62 del Codice.

Mediante tale avviso potrà essere operato il controllo sul numero di viaggi effettuati, nonché sul corretto impiego dei veicoli o complessi di riserva, nei casi in cui non è prevista annotazione o comunicazione ai sensi dell'art. 16, cc. 10 e 11, del Regolamento.

Tra le prescrizioni sono comprese anche quelle relative alla composizione e alla distribuzione spaziale e temporale dei convogli a servizio delle autogru, previa valutazione dell'ente proprietario, anche ai fini di quanto previsto dall'art. 13, c. 8, del Regolamento.

11. Scorte tecniche

Si premette che le condizioni per l'imposizione della scorta tecnica sono quelle dettate dall'art. 16, c. 3, del Regolamento; nel caso delle autorizzazioni periodiche da rilasciare ai sensi dell'art. 13, c. 2, punto A), del Regolamento, esse si riducono a quelle indicate dal medesimo art. 16, c. 3, lett. a).

Per le sole autorizzazioni periodiche rilasciate ai sensi dell'art. 13, c. 2, punto A), del Regolamento, ai sensi dell'art. 13, c. 5, è consentito ridurre le dimensioni del trasporto entro i limiti fissati dall'art. 61 del Codice, evitando il ricorso all'impiego della eventuale scorta; in tal caso nell'autorizzazione deve essere indicata la larghezza di corsia al di sotto della quale è necessaria



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

la scorta (3,50 m per veicoli o trasporti eccezionali in larghezza, e 3,00 m per veicoli o trasporti non eccezionali in larghezza).

Per gli altri tipi di autorizzazione, singole, multiple ovvero periodiche, ai sensi dell'art. 13, c. 7, del Regolamento, è consentito ridurre le masse, entro i limiti autorizzati dall'ente o, in difetto, fissati dall'art. 62 del Codice, nel rispetto di ogni altra prescrizione di cui all'art. 16; è consentito altresì ridurre le dimensioni, anche congiuntamente alle masse, mantenendo però le condizioni minime che impongono la scorta.

In tal caso nell'autorizzazione devono essere indicate le dimensioni minime che devono essere mantenute durante il trasporto, ai sensi dell'art. 16, c. 3, lett. a), d), f) e g), del Regolamento (ad esempio, larghezza superiore a 2,55 m, lunghezza superiore a 25 m, sporgenza posteriore superiore a 4/10, sporgenza anteriore del carico superiore a 2,50 m rispetto al limite anteriore del veicolo).

Ai sensi dell'art. 16, c. 6-bis, del Regolamento, per i veicoli eccezionali e per i trasporti in condizioni di eccezionalità dell'amministrazione della Difesa e di quelle assimilate ai sensi dell'art. 138, c. 11, del Codice, la scorta potrà essere effettuata anche da personale dell'amministrazione, da questa stessa abilitato, secondo le disposizioni del disciplinare approvato con decreto Interministeriale 18 luglio 1997, e successive modifiche ed integrazioni.

E' fatta salva la facoltà, per l'amministrazione della Difesa, di richiedere l'ausilio dell'Arma dei Carabinieri per l'esecuzione delle scorte, ai sensi dell'art. 21, c. 2, del Regolamento.

12. Vettori esteri

Per i veicoli e i complessi veicolari immatricolati all'estero i dati tecnici devono essere desunti dal documento indicato dall'art. 14, c. 12, del Regolamento, il cui modello è stato fissato con decreto del Direttore generale MCTC 6 maggio 1997; dovranno inoltre essere esibiti i documenti di circolazione esteri.

Valori di massa complessiva a pieno carico superiori ai limiti massimi dell'art. 62 del Codice, ma inferiori ai limiti minimi previsti dall'Appendice I al titolo I del Regolamento devono intendersi come riconducibili ai limiti legali nel caso di richieste di autorizzazioni periodiche ex art. 13, c. 2, punto A) del Regolamento, e come eccezionali in tutti gli altri casi.

La dichiarazione sostitutiva di cui all'art. 14, c. 7, punto B), lett. b), del Regolamento, può essere resa dai soggetti indicati al paragrafo **3.2**, se cittadini comunitari residenti in Italia; diversamente essa non potrà essere richiesta.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

Ai fini della istruttoria della domanda, i dati necessari potranno essere desunti da idonea documentazione doganale o di trasporto, ovvero da dichiarazione del richiedente qualora queste non siano disponibili all'atto della presentazione della domanda stessa; la documentazione provvisoria dovrà essere sostituita da quella definitiva prima della consegna dell'autorizzazione.

Come previsto dall'art. 14, c. 12, del Regolamento, l'abbinabilità potrà essere documentata dalla corrispondente autorizzazione rilasciata dallo stato d'origine o da altro stato comunitario o dall'ultimo stato attraversato prima dell'ingresso in Italia, o da altra autorizzazione in corso di validità e relativa al medesimo complesso, ovvero da apposita attestazione dello stato d'origine, da allegare in copia alla domanda.

Oltre a quanto già previsto, l'abbinabilità potrà essere documentata anche mediante attestazione rilasciata da un servizio tecnico come definito dall'art. 3, n. 31), della Direttiva 2007/46/CE e successive modifiche e integrazioni.

Si precisa che l'abbinabilità non deve essere documentata per i veicoli aventi sagoma e massa entro i limiti fissati dalla Direttiva 96/53/CE, e che superano solo le dimensioni consentite per effetto del carico indivisibile, come definito dall'art. 2 della citata Direttiva.

Tutti i documenti dovranno essere tradotti in lingua italiana in caso di provenienza extracomunitaria; in caso di provenienza comunitaria dovranno essere tradotti solo i documenti diversi dalla carta di circolazione.

Nel caso di trasporto di cose, il possesso dell'autorizzazione al trasporto eccezionale non esime il vettore dal possesso di tutta la documentazione relativa al trasporto, ed in particolare della copia conforme della licenza comunitaria, ovvero dell'autorizzazione bilaterale o multilaterale nei casi in cui è prevista.

9) Vettori esteri.

Per i vettori esteri (così come per i vettori nazionali) l'istruttoria potrà essere aperta anche in assenza della dichiarazione sostitutiva di cui all'art. 14, c. 7, punto B), lett. b), del Regolamento; al riguardo può essere prodotta la documentazione doganale o di trasporto, ovvero, qualora queste non siano al momento disponibili, farà fede quanto dichiarato dal richiedente.

Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato alla effettiva presentazione della dichiarazione sostitutiva, qualora esista il soggetto indicato dal paragrafo 12 della Direttiva prot. n. 3911/2013, ovvero della documentazione doganale o di trasporto.

In ogni caso la dichiarazione sostitutiva, ovvero, in sua assenza, la documentazione doganale o di trasporto, deve essere acquisita agli atti in copia.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

Si raccomanda la verifica e il confronto delle masse risultanti dai documenti di circolazione e dal documento tecnico prescritto dall'art. 14, c. 12, del Regolamento; se le masse massime tecnicamente ammissibili dei veicoli trainati risultano superiori a 26 t, ma inferiori a 29 t, ai sensi della normativa nazionale trattasi di veicoli a massa legale, e i valori devono essere ricondotti a quelli stabiliti dall'art. 62, cc. 2, 3 e 4, del Codice.

Non è consentito invece rilasciare le autorizzazioni di cui all'art. 13, c. 2, punto A), del Regolamento, a veicoli trainati la cui massa gravante a terra risulti pari o superiore a 29 t, ovvero il cui carico sul perno di articolazione richieda l'impiego di un trattore eccezionale per massa.

I casi dubbi potranno essere sottoposti a questa Direzione Generale, che si avvarrà della consulenza della Direzione Generale per la Motorizzazione.

13. Macchine agricole eccezionali

A differenza dei veicoli e trasporti stradali, per le macchine agricole di cui all'art. 57 e all'art. 104, c. 8, del Codice non è contemplato il concetto di trasporto in condizioni di eccezionalità, ma unicamente quello di eccezionalità del veicolo.

Conseguentemente, allo stato attuale della normativa, non è consentito ai convogli agricoli superare la lunghezza massima prevista dall'art. 105, c. 1, del Codice.

Unica eccezione è stata prevista dall'art. 268, c. 7, del Regolamento, nel caso di trasporto di macchine agricole eccezionali, effettuato con rimorchi agricoli aventi almeno 2 assi, idonea portata e specifica attrezzatura, per il quale la lunghezza massima, comprensiva di ingombri a sbalzo, è stata posta provvisoriamente pari al limite di 18,75 m prescritto dall'art. 61, c. 2, del Codice, in attesa che in ambito comunitario ne venga fissato il valore.

Per lunghezze superiori a 16,50 m, per maggiore sicurezza è stata prevista anche una scorta che segue il convoglio.

In caso di circolazione di prova ai sensi dell'art. 98 del Codice, è stato previsto il rilascio di autorizzazioni con durata non superiore a dodici mesi, vincolate alla tipologia di macchina agricola eccezionale (ad esempio trattore agricolo, macchina operatrice agricola, etc); in tal caso devono essere indicati unicamente la tipologia e i limiti di dimensioni e masse entro i quali le macchine, non identificate all'origine e anche diverse di volta in volta, sono ammesse a circolare; nell'autorizzazione deve essere indicata la targa prova che sarà impiegata durante la circolazione; in luogo del certificato di approvazione o di omologazione può essere unita all'autorizzazione copia dell'allegato tecnico che accompagna tali certificati.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

Qualora la circolazione di prova riguardi invece una macchina identificata all'origine, la durata della autorizzazione non può superare i quattro mesi, e per autorizzazione e targa prova non sussiste il vincolo di cui sopra.

In caso di circolazione provvisoria ai sensi dell'art. 99 del Codice, per le autorizzazioni è prevista unicamente la durata di un mese.

Fatta eccezione per il termine massimo di validità, che resta limitato a 12 mesi, le suddette disposizioni valgono, in quanto applicabili, anche per le macchine operatrici di cui all'art. 58 e all'art. 114 del Codice.

7) Comodato d'uso e locazione senza conducente. Società cooperative. (omissis)

La locazione delle macchine agricole eccezionali è prevista dall'art. 110, c. 2, del Codice, solo da parte di imprese che esercitano tale attività; il contratto di comodato è soggetto a registrazione; sia per la locazione che per il comodato la durata dell'autorizzazione non può superare quella del contratto.

Nel caso di macchine operatrici eccezionali, l'autorizzazione può essere richiesta solo dal proprietario ovvero dall'utilizzatore, ai sensi dell'art. 298, c. 3, del Regolamento, e la durata non può essere superiore ad un anno, ai sensi dell'art. 114, c. 3, del Codice.

10) Macchine agricole eccezionali.

L'art. 104, c. 8, del Codice, ed il connesso art. 268, c. 6, del Regolamento, non pongono limiti alla rinnovabilità delle autorizzazioni ivi previste, né ai termini entro i quali la richiesta di rinnovo deve essere presentata, ma unicamente alla durata massima delle stesse, per le quali peraltro non è prevista proroga.

Dal combinato disposto dell'art. 18, cc. 5, 6 e 8, del Regolamento, ferma restando la durata minima dell'autorizzazione di 4 mesi da prevedere in occasione del primo rilascio, e nell'ambito della durata massima stabilita dall'art. 268, c. 1, del Regolamento, risulta ammissibile estendere la durata dell'autorizzazione per almeno 1 mese, con oneri aggiuntivi ed integrazione dell'eventuale indennizzo d'usura.

Ai fini dell'indennizzo d'usura, deve essere presa in considerazione la massa complessiva risultante dalla carta di circolazione, ovvero dall'allegato tecnico che ne costituisce parte integrante, riportante le eventuali attrezzature installabili.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

A richiesta dell'interessato, potrà essere rilasciata un'autorizzazione per la circolazione della macchina priva delle attrezzature, ovvero con una sola, o solo alcune, di quelle installabili, e l'indennizzo d'usura dovrà essere corrisposto solo se anche in tali condizioni sussiste eccedenza di masse.

In tal caso, secondo le prescrizioni di cui all'art. 268, c. 1, lett. b), del Regolamento, l'autorizzazione dovrà essere accompagnata dalla rappresentazione grafica della macchina nella sua effettiva configurazione di marcia.

E' evidente che, in caso di circolazione in assetto diverso da quello autorizzato, ricorrerà l'applicazione, secondo i casi, delle sanzioni di cui all'art. 104, c. 10, c. 11 e c. 13, del Codice.

Nell'ottica del coordinamento e della collaborazione tra i vari enti proprietari, il rilascio delle autorizzazioni è subordinato alla verifica del versamento dell'intero indennizzo convenzionale, e della sua ripartizione secondo le indicazioni dell'art. 18, c. 7, del Regolamento.

14. Sanzioni

Ai fini dei controlli su strada, nei casi di cui all'art. 14, c. 7, punto A), lett. b), e punto B), lett. b), del Regolamento, ove previsto, all'autorizzazione deve essere allegata copia degli schemi grafici prodotti all'atto della presentazione della domanda.

Si rammenta che la dichiarazione sostitutiva, attestante la massa massima del carico, di cui all'art. 14, c. 7, punto B), lett. b) del Regolamento, il cui modello è allegato in copia (Allegato n. 1), resa dal committente come individuato dal paragrafo **3.2** e con le limitazioni di cui al paragrafo **12**, nei casi di cui all'art. 10, c. 18, e all'art. 167, c. 11, del Codice, in aggiunta alle sanzioni amministrative ivi previste comporta, nei confronti del dichiarante, l'ulteriore applicazione di sanzioni penali.

Altrettanto dicasi, nei confronti del richiedente, per la massa complessiva massima dichiarata, nelle forme previste dall'art. 14, c. 11, del Regolamento, nella domanda finalizzata a conseguire autorizzazioni singole o multiple per trasporti in eccedenza solo dimensionale, da effettuarsi con veicoli eccezionali anche per massa.

Risulta inoltre che veicoli classificabili "mezzi d'opera" (ossia potenzialmente idonei a circolare con masse comprese tra i limiti dell'art. 62 e quelli dell'art. 10, c. 8, del Codice), ma non classificati come tali all'atto della immatricolazione (e che dunque non corrispondono gli indennizzi d'usura prescritti dall'art. 34, cc. 1 e 2, del Codice), in caso di sovraccarico eccedente la tolleranza del 5% rispetto ai limiti imposti dall'art. 62, cc. 3 e 4, vengono sanzionati ai sensi dell'art. 167, c. 2, del Codice, e peraltro senza applicare le ulteriori sanzioni di cui ai successivi cc. 9 e 10.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

Tale situazione genera una disparità di trattamento nei confronti dei veicoli regolarmente classificati “mezzi d’opera” all’atto della immatricolazione, che quando circolano senza la prescritta autorizzazione di cui all’art. 10, c. 7, del Codice, sulle strade comprese negli elenchi di cui all’art. 226, c. 4, del Codice, vengono invece sanzionati ai sensi dell’art. 10, cc. 22 e 24.

A parere di questo Ufficio, la sanzione di cui all’art. 167, c. 2, del Codice, si riferisce a veicoli concepiti all’origine con massa legale, ossia non superiore ai limiti dell’art. 62 del Codice.

Nel caso in esame essa potrebbe essere legittimamente applicata solo qualora i veicoli non siano all’origine classificabili “mezzi d’opera”, ovvero, se classificabili come tali, quando la merce trasportata sia diversa dai materiali indicati dall’art. 54, c. 1, lett. n), del Codice, nonché da quelli assimilati indicati dall’art. 11, c. 2, della legge n. 454/1997.

Il trasporto dei suddetti materiali in eccedenza ai limiti dell’art. 62, con veicoli che per costruzione risultino potenzialmente eccezionali per masse, configurerebbe invece un trasporto eccezionale non autorizzato, e pertanto ricadrebbe nella fattispecie prevista dall’art. 10, c. 18, del Codice:

“Chiunque, senza avere ottenuto l'autorizzazione, (omissis) esegua uno dei trasporti eccezionali di cui ai commi 2, 3 o 7, (omissis) è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 772 a euro 3.115.”

Al riguardo si osserva che l’art. 62, c. 7, del Codice, assoggetta alle sanzioni dell’art. 10 la circolazione con un veicolo che supera, compreso il carico, i limiti di massa, salvo quanto disposto dall’art. 167.

Si osserva inoltre che, ai fini della circolazione sulle strade dichiarate percorribili dai “mezzi d’opera” (ovvero non dichiarate non percorribili), l’autorizzazione è surrogata dalla effettiva classificazione, all’atto della immatricolazione, quale “mezzo d’opera”, mentre negli altri casi essa coincide proprio con l’autorizzazione di cui all’art. 10, c. 7, del Codice.

Tale classificazione è peraltro imposta dalla circolare della Direzione generale per la Motorizzazione prot. n. 2117 del 09.01.2008 quando il veicolo è immatricolato a nome o in disponibilità di impresa che effettua i trasporti di cui all’art. 54, c. 1, lettera n), del Codice.

Si osserva infine che i trasporti eccezionali di cui all’art. 10, c. 7, sono proprio quelli eseguibili dai mezzi d’opera, aventi per oggetto i materiali indicati dall’art. 54, c. 1, lett. n), del Codice, nonché da quelli assimilati indicati dall’art. 11, c. 2, della legge n. 454/1997.

Pertanto, a parere di questo Ufficio, la circolazione in eccedenza di massa dei veicoli classificabili “mezzo d’opera”, in difetto di tale classificazione all’atto della immatricolazione, è da equipararsi a quella in difetto dell’autorizzazione qualora vengano effettuati i suddetti trasporti.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*

Allegato n. 1

DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DELL'ATTO DI NOTORIETA' (art. 47 D.P.R 28.12.2000, n. 445, e s.m.i.)

Il/La sottoscritto/a,

nato/a a

Il

residente a

Via

codice fiscale

in qualità di rappresentante legale dell'impresa

codice fiscale/P.IVA,

con sede in

Via

Consapevole delle sanzioni penali richiamate dall'art. 76 del DPR 28.12.2000, n. 445, e s.m.i., in caso di dichiarazioni mendaci;

Consapevole che, ai sensi dell'art. 7 del DLgs 21.11.2005, n. 286, e s.m.i., l'esecuzione di un trasporto in sovraccarico, violando la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, può determinare la corresponsabilità del committente con il vettore, con l'applicazione in concorso delle sanzioni previste dall'art. 10, c. 18, e dall'art. 167, cc. 2 e 11, del DLgs 30.04.1992, n. 285, in ottemperanza e per gli effetti di cui all'art. 47 del DPR 28.12.2000, n. 445, e s.m.i. e all'art. 14, c. 7, punto B), lett. b), del DPR 16.12.1992, n. 495, sotto la propria personale responsabilità,

DICHIARA

che il carico indivisibile trasportato in conto proprio, ovvero affidato all'impresa di autotrasporto per conto di terzi

con sede in

Via

titolare di licenza per il trasporto di cose in conto proprio numero

iscritta al registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada

con il numero

titolare di licenza comunitaria numero

titolare di autorizzazione bilaterale/multilaterale numero

consiste di

ed ha una massa massima pari a

tonnellate.

Timbro e firma leggibile
del legale rappresentante

(depennare le voci che non interessano)