

**Presidenza e Segreteria Generale**

Piazza G.G. Belli n° 2

00153 Roma

Tel. 06/58.300.213

Fax.: 06/58.16.389

Sede operativa nazionale

Viale Bacchiglione n° 16

20139 - Milano

Tel. 02/53.93.539 r.a.

Fax 02/53.97.381

Codice Fiscale 97207870581**ASSOMARE****Roma, 2 Luglio 2013****SPE13197
SM****Oggetto: Trasporti eccezionali. Direttiva del Ministero dei Trasporti**

Facciamo seguito alla circolare Conftrasporto SPE13106 del 5 Aprile 2013, in cui abbiamo descritto le modifiche contenute nel D.P.R 31 del 12 Febbraio 2013, alle norme del regolamento di esecuzione del codice della strada - D.P.R 495/1992- dedicate ai trasporti eccezionali, in vigore dal 3 Giugno scorso.

Con la direttiva prot. 3911/RU del 1 Luglio 2013, il Ministero dei Trasporti ha approfondito le principali novità introdotte dal D.P.R 31/2013. Nel rinviare gli interessati ad un'attenta lettura della suddetta direttiva ministeriale, di seguito riportiamo i passaggi più importanti.

La direttiva evidenzia che l'art. 10, comma 2, lett. a) e b) del codice della strada e l'art. 13, comma 2, punti A) e B), operano una distinzione tra i veicoli eccezionali per sole dimensioni (con massa complessiva legale, compresa nei limiti dell'art. 62 del c.d.s) ed i veicoli eccezionali per massa (che eccedono i limiti dell'art. 62 e, eventualmente, anche quelli dell'art. 61 c.d.s sulle sagome). Questa distinzione si riflette anche sul tipo di mezzo utilizzabile per trasportare un carico indivisibile: infatti, se quest'ultimo è un pezzo eccezionale per dimensioni ma non per massa, il veicolo deve avere massa legale (quindi non deve superare i limiti dell'art. 62 c.d.s), mentre le dimensioni possono essere, secondo i casi, legali o eccezionali; se si tratta di un pezzo eccezionale per massa, occorre utilizzare un veicolo immatricolato eccezionale per la massa (e, eventualmente anche per le dimensioni).

Questa regola, sancita nei capoversi A) e B) paragrafo 1 della direttiva, incontra l'eccezione prevista dall'art. 13, commi 3 e 4 del Regolamento, per le autorizzazioni singole e quelle multiple; pertanto, queste autorizzazioni permettono il trasporto di carichi eccezionali per sagoma su veicoli eccezionali per massa. Altre eccezioni sono state fissate in relazione alle ipotesi di trasporto in condizioni di eccezionalità previste dall'art.10, comma 2, lett a), b) e commi 3 e 7.

L'eccezionalità del veicolo deve essere annotata sulla carta di circolazione dove, negli appositi allegati, sono riportati anche i dati tecnici essenziali relativi alle dimensioni ed alle masse. Inoltre, tenuto conto che il valore minimo della massa complessiva a pieno carico per i veicoli isolati e per i rimorchi eccezionali (indicato nell'appendice I al titolo I del regolamento, punto 1, lettere a2 e c1) ammonta, rispettivamente, a 35 ton ed a 29 ton (per i semirimorchi, questi limiti si riferiscono alla massa che grava sugli assi a terra), in assenza di annotazioni, valori di massa complessiva a pieno carico inferiori devono intendersi come non eccezionali e riconducibili ai limiti legali dell'art. 62 c.d.s

Per quanto concerne i mezzi d'opera (paragrafo 2.2 della direttiva), viene ribadito che la massa complessiva di questi veicoli è stabilita dall'art. 10, comma 8 del c.d.s e, per la corretta imputazione dell'indennizzo d'usura, sulle carte di circolazione deve essere riportata la classificazione come mezzo d'opera. I rimorchi immatricolati "mezzi d'opera" devono essere realizzati e destinati al trasporto esclusivo di macchine operatrici funzionali allo svolgimento dell'attività del predetto mezzo; i

semirimorchi sono utilizzabili anche per trasportare i materiali indicati dall'art. 54, comma 1 lett. n) del codice, e quelli assimilati previsti dall'art.11, comma 2 della Legge 454/1997.

Nel paragrafo 3 della direttiva vengono riepilogate le 3 tipologie di autorizzazioni che consentono il trasporto eccezionale:

- l'autorizzazione periodica prevede un numero indefinito di viaggi, da effettuarsi su percorsi anche diversi o su elenchi di strade, entro un termine di 12 mesi;
- l'autorizzazione multipla prevede un numero definito di viaggi da effettuare su un unico percorso, individuato da origine e destinazione e composto dalle tratte stradali autorizzate, entro un termine di 6 mesi;
- l'autorizzazione singola prevede un unico viaggio da effettuare su un solo percorso individuato da origine e destinazione, e composto dalle tratte stradali autorizzate entro un termine di 3 mesi.

Tutti i periodi di tempo appena citati costituiscono la durata massima che può essere richiesta dagli utenti o concessa dagli enti con l'obbligo, da parte di questi ultimi, di motivarne l'eventuale riduzione.

Sempre nel paragrafo 3 della direttiva, di notevole interesse appaiono le precisazioni relative al viaggio ed al percorso. In particolare:

- **il viaggio**, oltre alla sola andata, può ricomprendere anche l'andata ed 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, tenuto conto delle esigenze legate allo specifico trasporto da effettuare;
- **il percorso** è individuato da un'origine e da una destinazione finale invariabili, anche se l'itinerario può essere modificato dall'ente proprietario per motivi di viabilità e sicurezza del traffico; il percorso è ripetitivo se restano inalterate le tratte stradali su cui avviene il transito. Ai fini della corretta identificazione del percorso, nell'autorizzazione vanno indicate le tratte stradali che lo compongono e le modalità con cui avviene il transito sulle stesse (a vuoto o a carico). Tra la stessa origine e destinazione, potranno eventualmente autorizzarsi viaggi di andata a carico e di ritorno a carico. Resta inteso, specifica la direttiva, che durante ogni viaggio a carico tra un'origine e una destinazione, il numero di pezzi trasportati e la configurazione di carico non devono subire modifiche.

Le nuove norme sono intervenute in maniera incisiva sulla disciplina dell'autorizzazione periodica, che diventa il titolo principale per effettuare il trasporto eccezionale per sagoma (cd periodica ordinaria, disciplinata all'art.13, comma 2, lett A del regolamento) e per determinate tipologie di beni (art.13, comma 2, lett. B) del regolamento). Qualora non ricorressero le condizioni previste dalle sopracitate disposizioni per il rilascio dell'autorizzazione periodica, il trasporto eccezionale potrà effettuarsi chiedendo l'autorizzazione multipla o quella singola.

Soffermiamoci sull'autorizzazione periodica ordinaria. Nella precedente circolare del 5 Aprile, vi avevamo già descritto le novità più importanti:

- l'eccezionalità del trasporto deve derivare esclusivamente dal superamento dei limiti di sagoma dell'art. 61, mentre la massa complessiva a pieno carico del mezzo riportata sulla carta di circolazione, non deve superare i limiti dell'art. 62 c.d.s. Peraltro, quanto sopra non impedisce che questa autorizzazione venga rilasciata a complessi veicolari (per i quali sia stato verificato l'abbinamento a seguito di visita e prova) formati da trattori eccezionali per massa e semirimorchi a massa legale anche se eccezionali per dimensioni, fatta salva la compatibilità degli organi di traino da verificarsi in sede di abbinamento.

- L'ammissibilità di sporgenze laterali del carico che invece, con la precedente formulazione della norma, taluni enti proprietari avevano messo in dubbio;
- l'eliminazione di qualsiasi riferimento alla natura ed alla tipologia del materiale, e la possibilità di rilasciare questa autorizzazione anche per quei trasporti che richiedano la scorta tecnica.

L'autorizzazione periodica di questo tipo può rilasciarsi anche per il trasferimento a vuoto di veicoli o complessi veicolari che, a pieno carico, supererebbero i limiti degli artt.61 e 62 del c.d.s, purché la tara, inclusi i mezzi tecnici di supporto eventualmente necessari al trasporto, rispetti il limite di massa dell'art. 62 c.d.s.

L'autorizzazione verrà rilasciata per *“trasporto di cose indivisibili eccedenti i limiti dell'art. 61 c.d.s, con veicoli di massa complessiva a pieno carico non eccedente i limiti dell'art. 62 c.d.s”*, ovvero per *“circolazione a vuoto, entro i limiti dell'art. 62 e in eccedenza ai limiti dell'art. 61 del c.d.s, con divieto di trasporto di cose diverse dai mezzi tecnici di supporto”*

Per quanto riguarda la seconda tipologia di autorizzazioni periodiche, per le fattispecie previste al comma 2, lett. B dell'art.13, l'applicazione è stata estesa:

- ai veicoli eccezionali al seguito di autogru, adibiti al trasporto esclusivo di attrezzature ad esse complementari (lett.a). In questo caso, l'autorizzazione deve specificare i veicoli eccezionali al seguito delle autogru, autorizzati a circolare soltanto in convoglio con esse e per i quali non sono ammesse riserve di cui all'art.14, comma 4 del Regolamento (trattandosi di veicoli o complessi veicolari al seguito di veicoli isolati).
- Agli 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 ton o a 56 ton se formati da motrice classificata mezzo d'opera o dichiarata idonea a formare autoarticolati mezzo d'opera (lett. b). A questo proposito, la direttiva chiarisce che quando il complesso veicolare è classificato mezzo d'opera, in caso di massa complessiva a pieno carico non superiore a 56 ton, l'autorizzazione al trasporto eccezionale non occorre se il veicolo non eccede le dimensioni dell'art. 61; 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”.
- Ai veicoli adibiti al trasporto di elementi prefabbricati compositi ed alle apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, per i quali il trasporto, compatibilmente con le caratteristiche dei percorsi richieste, rientri nei seguenti limiti: altezza 4,30 m, larghezza 2,55, lunghezza 35m, massa complessiva 108 ton. Tale autorizzazione, insieme a quella prevista per il trasporto di blocchi di pietra naturale, coils e laminati grezzi, non permette il transito in autostrada. Inoltre, il punto 4.B.3 della direttiva prevede che l'invariabilità prevista all'art.13, c.7, lett.d), deve intendersi riferita alla tipologia autorizzata e non ai diversi prodotti trasportabili con la stessa autorizzazione. A titolo di esempio, purché riconducibili nel concetto di cosa indivisibile di cui all'art. 10, comma 4 del c.d.s, tra gli elementi prefabbricati compositi possono essere ricomprese le fattispecie relative ai codici ATECO 42 (Ingegneria civile), mentre tra le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia possono ricomprendersi le fattispecie relative ai codici ATECO 41 (costruzioni).

Per quanto riguarda le autorizzazioni multiple e singole, come già detto il loro rilascio è stato previsto quando non sussistano le condizioni per ottenere una periodica. Entrambe possono chiedersi anche per i trasferimenti a vuoto di veicoli o di complessi che, nelle condizioni di pieno carico, supererebbero i limiti di sagome e/o di massa degli art. 61 e 62 del c.d.s; l'autorizzazione verrà rilasciata per la *“circolazione a vuoto, con divieto di trasporto di cose diverse dai mezzi tecnici di supporto”* .

Le domande devono essere evase entro il termine massimo di 15 gg di calendario, ma ciò non toglie che il procedimento può concludersi anche prima, tenuto conto che l'autorizzazione va emessa nel più breve tempo possibile. Per tutta la durata dell'autorizzazione è possibile richiedere modifiche ed integrazioni, adeguando gli oneri d'istruttoria e l'eventuale indennizzo d'usura anche in caso di rinnovo o di proroga. La modifica può riguardare, ad esempio, la ragione sociale (con invarianza di partita IVA), la data di inizio validità, i veicoli di riserva, **il numero dei viaggi o le tratte stradali comprese nel percorso (per le singole e multiple), o i percorsi o gli elenchi di strade nelle periodiche**. Nelle autorizzazioni singole e multiple, la variazione di percorso comporta il rilascio di una nuova autorizzazione. La proroga è consentita solo per le autorizzazioni singole e per quelle multiple a seguito del primo rilascio, e non dei rinnovi successivi. Il rinnovo dell'autorizzazione non è possibile, se si è già fruito della proroga.

Nel paragrafo 8 della direttiva, il Ministero ha provato a fare un po' di chiarezza in tema di indennizzi d'usura.

L'indennizzo d'usura è determinato in maniera:

1. **analitica**, ai sensi dell'art.18 commi 1, 2 e 3 del Regolamento, per le autorizzazioni periodiche rilasciate per i transiti autostradali e per quelle singole e multiple. La direttiva (al paragrafo 8.1) prescrive anche una procedura per eliminare l'effetto moltiplicatore degli arrotondamenti conseguenti alla conversione, in euro, degli importi in Lire delle tabelle a tal fine impiegate.
2. **convenzionale**, ai sensi dell'art.18, comma 5 del regolamento, con riferimento ad un anno ed alla massa complessiva a pieno carico, **per le autorizzazioni periodiche che non permettono transiti in autostrada**. Per il trasporto delle macchine operatrici da cantiere, l'indennizzo viene calcolato diversamente a seconda se sia effettuato, o meno, con complessi classificati mezzi d'opera:
 - se entrambi i veicoli del complesso sono stati immatricolati mezzi d'opera, deve essere corrisposto l'indennizzo d'usura ai sensi dell'art. 34 del c.d.s per un importo pari alla tassa di possesso, contestualmente a quest'ultima e per la stessa durata. Per la circolazione in autostrada, il concessionario è autorizzato a riscuotere una tariffa di pedaggio maggiorata del 50%. L'autorizzazione al trasporto dell'ente proprietario della strada è necessaria, quando la circolazione avvenga su una strada compresa nell'elenco delle strade non percorribili dai mezzi d'opera, previsto all'art. 226, comma 4 del c.d.s, o quando il mezzo ecceda i limiti di sagoma previsti dall'art. 61 del c.d.s.
 - Se è classificato mezzo d'opera il solo veicolo trainante, l'indennizzo d'usura previsto dall'art. 34 c.d.s è dovuto soltanto per quest'ultimo, mentre per quello trainato viene determinato in misura convenzionale ai sensi dell'art.18, comma 5 del regolamento. In questo caso può essere rilasciata un'autorizzazione periodica con massa complessiva non superiore a 56 ton.
 - Infine, se nessuno dei veicoli è classificato mezzo d'opera, l'indennizzo d'usura è calcolato in maniera convenzionale e può essere rilasciata un'autorizzazione periodica con massa complessiva non superiore a 72 ton.
3. **Forfettaria**, ai sensi dell'art. 10, comma 2 bis del c.d.s, per i trasporti di blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, coils e laminati grezzi, quando avvengano con percorsi ripetitivi e con sagome di carico sempre simili. Peraltro, anche per queste categorie di beni, l'indennizzo si determina in maniera convenzionale (quindi, ai sensi dell'art. 18, comma 5) quando, nella domanda di autorizzazione periodica, il richiedente non sia in grado di specificare il chilometraggio da effettuare complessivamente, i singoli itinerari e l'effettivo carico del singolo trasporto (vedi l'art. 18, comma 4 del Regolamento). Se questi trasporti devono svolgersi in autostrada,

stante il divieto di rilasciare l'autorizzazione periodica (previsto alla lettera h, art. 13, comma 2 del regolamento), può richiedersi soltanto un' autorizzazione singola o una multipla e l'indennizzo viene determinato in modo analitico a norma dell'art. 18, comma 1 del Regolamento.

In merito ai **veicoli di riserva**:

- per le autorizzazioni singole e le multiple sono possibili 5 veicoli di riserva sia per il veicolo trainante che per quello trainato, per un totale di 36 configurazioni alternative (1 di base e 35 combinazioni tra i veicoli di riserva);
- per le autorizzazioni periodiche (comprese quelle per il trasporto di macchine operatrici da cantiere), le riserve (5) sono possibili solo per il veicolo trainato, per un totale di 6 combinazioni alternative per i complessi veicolari.

Per tutte le autorizzazioni periodiche relative ad uno stesso veicolo o complesso veicolare e ad uno stesso periodo, l'indennizzo (convenzionale o forfettario) va corrisposto una volta sola e, se pagato per il complesso, vale anche per la circolazione a vuoto del veicolo trainante.

Il par.11 della direttiva si occupa della riduzione delle dimensioni del trasporto, successivamente al rilascio dell'autorizzazione. In tal caso, se le dimensioni originarie imponevano il ricorso alla scorta tecnica, la riduzione è possibile entro i limiti dell'art. 61 c.d.s soltanto per le autorizzazioni periodiche per sagoma; per tutte le altre autorizzazioni, invece, le dimensioni (anche insieme alle masse) possono essere ridotte entro il limite minimo che impone l'utilizzo della scorta.

Per i veicoli immatricolati all'estero ed utilizzati da vettori esteri (par.12), i dati tecnici devono essere desunti dal documento rilasciato dalla direzione generale per la motorizzazione, a norma dell'art. 14, comma 2 del Regolamento. L'abbinabilità potrà essere documentata: dall'autorizzazione al trasporto rilasciata dallo Stato di origine, da altro Stato comunitario o dall'ultimo Stato attraversato prima di entrare in Italia; da altra autorizzazione in corso di validità e relativa allo stesso complesso; da apposita attestazione dello Stato d'origine, da allegare in copia alla domanda. Tutti i documenti di provenienza da uno Stato extra ue devono essere tradotti in lingua italiana, mentre per quelli di provenienza comunitaria la traduzione non è richiesta per la carta di circolazione.

In merito alle sanzioni, la direttiva (par.14) si sofferma sulle conseguenze legate all'inesattezza della massa dichiarata dal committente nella dichiarazione allegata alla domanda di rilascio di autorizzazioni singole e multiple, per effettuare trasporti in eccedenza di massa (a tal fine può utilizzarsi il modello allegato alla direttiva). In questo caso, l'accertamento della violazione dell'art.10, comma 18 c.d.s (che scatta anche in caso di trasporto eseguito, violando il limite di massa riportato nell'autorizzazione – si tratta della sanzione pecuniaria da 772 € a 3115 €, della sospensione della patente dell'autista da 15 gg a 30 gg e della carta di circolazione del veicolo da 1 a 2 mesi) e dell'art.167, comma 11 c.d.s fa scattare, nei confronti del committente ed in aggiunta alle sanzioni amministrative ivi previste, anche le sanzioni penali stabilite in caso di dichiarazioni mendaci contenute in una dichiarazione sostitutiva di atto notorio.

Sempre a proposito di questa dichiarazione, occorre notare che il paragrafo 3.2 ha stabilito che può essere resa soltanto da cittadini italiani ovvero comunitari residenti in Italia e che per committente può intendersi, a seconda dei casi, il proprietario o il produttore della cosa da trasportare, ovvero l'importatore o l'esportatore o lo spedizioniere.

Le sanzioni sopracitate scattano anche per la massa dichiarata dall'interessato nella domanda di rilascio dell'autorizzazione singola o multipla, per trasporti eccezionali per dimensioni da effettuarsi con veicoli eccezionali anche per massa.

Infine, la direttiva ha chiarito che per i veicoli classificabili come mezzi d'opera (quindi non immatricolati come tali, anche se potenzialmente presentano quelle caratteristiche idonee a ricondurli in questo genere), il trasporto effettuato in eccedenza dai limiti di massa dell'art. 62 del c.d.s, deve essere sanzionato ai sensi dell'art.10, comma 18 del c.d.s alla stregua di un trasporto eccezionale non autorizzato, quando detti veicoli siano stati impiegati per trasportare il materiale previsto per i mezzi d'opera dall'art. 54, c.1, lett. n) del c.d.s, e quelli assimilati indicati all'art.11, comma 2, legge 454/1997. Diversamente, se il veicolo in questione trasporta materiali diversi da quelli sopraindicati, in eccedenza ai limiti di massa dell'art. 62 c.d.s, si applicano le sanzioni in materia di sovraccarico di cui all'art.167, comma 2 del c.d.s.

Il testo della direttiva ministeriale è disponibile al link sotto indicato.

Cordiali saluti.