

CODICE DELLA STRADA: FISSAGGIO DEL CARICO – SCATTA LA VERIFICA SU STRADA

FISSAGGIO DEL CARICO – SCATTA LA VERIFICA SU STRADA – Dal 20 MAGGIO 2018

▪ autore: Cav Mario Ricca



Con Decreto Ministeriale **nr. 215 del 18 maggio 2017 (G.U.139 del 17.6.2017)** (che recepisce la Direttiva 2014/47/UE) stabilisce come deve essere fissato il carico, basandosi sulle linee guida comunitarie del 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali (e loro rimorchi) di massa superiore alle 3,5 tonnellate circolanti nell'Unione Europea, ha previsto che dal **20 maggio 2018** vengano effettuati su strada una serie di controllo tecnici, al fine di garantire la sicurezza stradale, in particolare l'allegato III del decreto che regola i principi in materia di fissazione del carico, per scongiurare che questo subisca anche minimi cambiamenti di posizione durante tutte le fasi di operatività del veicolo.

In caso di carenze gravi o pericolosità è previsto anche che il veicolo non possa essere rimesso in circolazione se prima

non viene rimossa l'anomalia riscontrata.

Durante il trasporto, se disponibili, a bordo del veicolo vanno conservati:

Certificato di revisione relativo al controllo tecnico più recente o relativa copia (in caso di certificato di revisione elettronico, la copia cartacea certificata o originale cartaceo);

Copia della relazione relativa all'ultimo controllo su strada.

L'**art. 2** del decreto in questione dice che si applica a:

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

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

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

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

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

L'**art.7 comma 3** del relativo decreto, stabilisce che “ **le imprese**” sono responsabili del mantenimento dei propri veicoli in condizioni di sicurezza e conformità, ferme restando le responsabilità del conducente di tali veicoli.

E' doveroso far presente che la responsabilità del **corretto fissaggio del carico** è in capo al soggetto che svolge di “**caricatore**” ovvero “l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto”, come definito dall' **art.2 lett.d del D.Lgs 21.11.2005 nr.286** per cui “ **il caricatore è in ogni caso responsabile** laddove venga accertata la violazione delle norme di cui agli artt. **61 e 62** del CdS (massa limite) e di tutte quelle che riguardano la corretta sistemazione del carico sui veicoli di cui agli **artt. 164 e 167** CdS.

L'**allegato II** del decreto, oltre ad avere un lungo elenco di caso da verificare durante il controllo elenca gli ambiti dei veicoli che sono oggetto dei controlli su strada e le modalità con cui devono avvenire:

identificazione del veicolo;

impianto di frenatura;

sterzo;

visibilità;

impianto elettrico e parti del circuito elettrico;

assi, ruote, pneumatici, sospensioni;

telaio ed elementi fissati al telaio;

altri equipaggiamenti;

effetti nocivi;

controlli supplementari per veicoli delle categorie M2 e M3

adibiti al trasporto di passeggeri.

I principi di fissazione del carico sono elencati nell'allegato III e prevedono tre categorie di mancanze: lieve, grave e pericolosa.

Una carenza lieve:	avviene quando il carico è stato fissato correttamente ma potrebbero essere opportuni consigli di prudenza;
una carenza grave:	si ha quando il carico non è stato fissato adeguatamente ed esiste un rischio di movimenti significativi o di ribaltamento del carico o di parti di esso;
una carenza pericolosa:	emerge quando la sicurezza stradale è minacciata direttamente da un rischio di caduta del carico o di parti di esso o da un pericolo derivante direttamente dal carico o da un pericolo immediato per le persone.

Nei casi di carenza grave o pericolosa, gli ispettori possono anche decidere di fermare il veicolo fino a quando non viene rimossa l'anomalia.

Infine, **l'art. 21** del decreto, prevede che le sanzioni per le violazioni riscontrate nel presente decreto sono punite ai sensi dell'**art.79 CdS**.