

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

Il Decreto n. 215/2017, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di recepimento della Direttiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, stabilisce i requisiti minimi per i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nel territorio nazionale, **al fine di migliorare la sicurezza stradale e l'ambiente.**

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

1. Premessa.

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

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

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

- **ai veicoli commerciali adibiti al trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi più di 8 posti a sedere oltre al conducente (veicoli della categoria M2 e M3);**
- **ai veicoli commerciali adibiti al trasporto di merci oltre le 3,5 tonnellate (veicoli della categoria N2 e N3 e rimorchi della categoria O3 e O4);**
- **ai trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5b 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.**

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

2. Corretta sistemazione del carico

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

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

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

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

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

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

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

In tali casi, occorre inoltre considerare **le eventuali responsabilità degli altri soggetti della filiera dell'autotrasporto di cui al D. lgs. 286/05 (rif. Art. 7).** Ad esempio, nel caso di violazione di cui all'art. 164 C.d.S., contestata al conducente dovrà essere sanzionato, a titolo di responsabilità concorsuale, anche il caricatore (qualora soggetto diverso dal conducente) e, solo nel caso in cui siano accertate specifiche responsabilità, anche le altre figure previste dall'art. 2, comma 1 del D. lgs. 286/05 (vettore, committente e proprietario della merce).

Infatti, è sul soggetto “caricatore” che ricade l’onere di sistemazione del carico in conformità alle norme sopra richiamate, potendosi però evidenziare ulteriori responsabilità a carico di altri soggetti laddove emerga in modo chiaro che l’errata fissazione del predetto carico sia (anche) a loro attribuibile.

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

4. La perdita del carico nell’incidente stradale

In relazione alla particolare rilevanza che può assumere la perdita del carico trasportato quale causa di incidente stradale:

- 1. appare opportuno segnalare l’importanza particolare riferimento di documentazione fotografica e descrittiva dello stato della merce con particolare riferimento ai sistemi adottati per l’ancoraggio (tappetini, cinghie e catene, indicando per ciascuno: marca, modello, tipo e omologazione, se presenti)**
- 2. evidenziare le modalità di sistemazione del carico, l’uso di idonei sistemi di fissaggio nonché contribuire ad accertare le cause del sinistro e determinare l’attribuzione di ulteriori responsabilità.**
- 3. Al fine di agevolare l’attività di controllo su strada, si allega alla presente nota, una scheda sintetica contenente schemi riepilogativi di immediata consultazione.**

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