



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

**Prot. n. 4214/RU
10.09.2014**

**All'ANAS SpA
Via Monzambano, 10
00185 ROMA**

**All'AISCAT SpA
Via Donizetti, 10
00198 ROMA**

**Alle Amministrazioni Regionali
e Province Autonome
LORO SEDI**

**Alle Amministrazioni Provinciali
LORO SEDI**

**All'Unione delle Province d'Italia
Piazza Cardelli, 4
00186 ROMA**

**All'Associazione Nazionale
dei Comuni Italiani
Via dei Prefetti , 46
00186 ROMA**

**Al Comitato Centrale
Albo Nazionale Autotrasportatori
SEDE**



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

**Alle Associazioni di Categoria
LORO SEDI**

**Al Ministero dell'Interno
P.le Viminale
00184 ROMA**

**Al Comando Generale
dell'Arma dei Carabinieri
V.le Romania
00187 ROMA**

**Al Comando Generale
della Guardia di Finanza
Viale XXI Aprile, 51
00162 ROMA**

Oggetto:- 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

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.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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.

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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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 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.



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 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.

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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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.

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.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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 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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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, 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 ininfluente 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.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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”.

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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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 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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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, 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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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.

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.



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'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.

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);



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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 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.

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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

trasporto, che dovranno essere 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.

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.

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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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 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) 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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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.

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.

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.

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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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.

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.

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.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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.

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.

Roma,

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO
(Dr. Ing. Amedeo FUMERO)