

■ **CIRCOLARE 6 settembre 2005, n. 189**

Interpretazione dell'articolo 10, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, relativo al Nuovo codice della strada. (G.U n. 213 del 13-9-2005)

A seguito di ripetute istanze presentate a questo Dipartimento concernenti la corretta interpretazione dell'art.10, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), si è reso opportuno predisporre la presente circolare, al fine di garantire, per l'applicazione della norma in questione, un uniforme indirizzo nei confronti degli enti proprietari delle strade e degli operatori nel settore dei trasporti eccezionali.

Si richiama per correttezza espositiva il testo del comma 2, lettera b), in esame che dispone:

«E' considerato trasporto in condizione di eccezionalità:

b) il trasporto, che ecceda congiuntamente i limiti fissati dagli articoli 61 e 62, di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, eseguito con veicoli eccezionali, può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, e comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli, qualora vengano superati i limiti di cui all'art. 62, ma nel rispetto dell'art. 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'art. 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi la predetta massa complessiva non potrà essere superiore a 38 tonnellate se autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se autoveicoli isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se complessi di veicoli a sei assi, a 108 tonnellate se complessi di veicoli ad otto assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile».

Appare chiaro che la norma disciplina due situazioni di trasporto a seconda dei materiali trasportati e delle condizioni che generano la eccezionalità del trasporto, sempre limitatamente alle tre classi merceologiche richiamate e segnatamente:

blocchi di pietra naturale;
elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia;
prodotti siderurgici coils e laminati grezzi.

A) Nel caso in cui il trasporto ecceda entrambi i limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62 e solo in tal caso, nell'effettuazione di trasporti in condizione di eccezionalità delle merci sopra richiamate, al fine della possibilità di integrare il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, è necessario che ricorrano contemporaneamente le seguenti condizioni:

1) che il trasporto sia eseguito con veicoli eccezionali ai sensi dell'art. 10, comma 5, del decreto legislativo n. 285/1992;

2) che almeno un elemento trasportato abbia le caratteristiche di cui all'art. 10, comma 4, del decreto legislativo n. 285/1992;

3) che l'integrazione del carico avvenga comunque con un numero complessivo di elementi non superiore a 6 degli stessi generi merceologici, fino al completamento della massa complessiva dell'autoveicolo o del complesso di veicoli.

B) nel caso in cui con il carico vengano superati i limiti di cui all'art. 62, ma nel rispetto dell'art. 61, sarà possibile completare il carico con «generi della stessa natura merceologica», al fine di occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, ove ricorrano contemporaneamente le seguenti condizioni:

1) che il trasporto sia eseguito con veicoli eccezionali ai sensi dell'art. 10, comma 5, del decreto legislativo n. 285/1992;

2) si osservino le condizioni stabilite dall'art. 164 del decreto legislativo n. 285/1992;

3) che almeno un elemento trasportato abbia le caratteristiche di cui all'art. 10, comma 4, del decreto legislativo n. 285/1992;

4) che per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, le integrazioni non superino le 6 unità;

5) che l'occupazione della superficie utile del piano di carico avvenga senza sovrapposizione degli elementi unitari trasportati.

In entrambi i casi è quindi evidente che non è consentito il trasporto di classi merceologiche tra loro diverse (per es. blocchi di pietra naturale con laminati grezzi, elementi prefabbricati compositi con coils, ecc.) ovvero l'integrazione di carico con classi merceologiche diverse da quelle espressamente indicate (per es. blocchi di pietra naturale con pietra lavorata, coils con tondini o travi in acciaio, ecc.).

Ad ulteriore migliore chiarimento, facendo riferimento per analogia a quanto già espresso nella circolare n. 2811 del 17 novembre 1997 dell'allora Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei lavori pubblici, si ritiene utile precisare che per «stessi generi merceologici» si deve intendere il concetto di associazione per compatibilità ed uso – per esempio se il trasporto eccezionale riguarda una trave esso potrà integrarsi solamente con altre travi.

Quindi, per «stessi generi merceologici», deve intendersi la tipologia (come morfologia generale nonché come omogeneità di destinazione d'uso) del materiale che è quindi dotato di una propria caratteristica merceologica che ne consente una chiara classificazione come ad esempio: serbatoio, turbina, macchina industriale, mentre le strutture in cemento armato verranno differenziate in due categorie:

trave/pilastro (una dimensione prevalente rispetto alle altre) e pannello/lastra (due dimensioni prevalenti rispetto all'altra).

A titolo di esempio si presenta il caso del serbatoio che ha una morfologia definita dal fatto di essere un contenitore (ancorché le forme specifiche possono essere diverse), ed ha la destinazione d'uso che è quella di contenere liquidi, aeriformi, materiali sciolti.

Sicché il trasporto eccezionale, di cui al caso A) sopra richiamato, di un serbatoio, può essere integrato solo con altri serbatoi-contenitori, ed in numero non superiore alle 6 unità.

Pertanto deve intendersi per il punto A) sopra esplicitato che gli elementi trasportati sono dello stesso genere merceologico, quando siano costituiti, ad

esempio, sempre da travi o sempre da pannelli/lastre indipendentemente dalla sezione o sempre da macchine industriale (indipendentemente dall'allestimento).

La circolare richiamata, inoltre, puntualizza che per «natura» del materiale deve intendersi l'insieme delle caratteristiche fisiche, meccaniche (ecc.) dello stesso (densità, rigidità, peso specifico, ecc.) che ne permettono la classificazione quale: calcestruzzo, legno, ferro, ecc.

Pertanto deve intendersi per il punto B) che gli elementi trasportati sono della stessa natura nel caso in cui siano realizzati sempre in calcestruzzo, o in legno, o in ferro.

Nel caso di elementi di natura composita, realizzati ad esempio in cemento armato (calcestruzzo + ferro) deve farsi riferimento alla natura del componente principale, assimilando pertanto la natura del calcestruzzo a quella del cemento armato.

Per entrambi i casi valutati, sono comunque condizioni essenziali:

che gli elementi trasportati di cui alla lettera a), punto 2, e lettera b), punto 3, precedenti, non siano trasportabili nel rispetto dei limiti prescritti dall'art. 62, comma 4, del decreto legislativo n. 285/1992;

che la destinazione finale del trasporto sia unica, al fine di evitare che surrettiziamente un trasporto eccezionale possa essere giustificato dalla presenza dell'elemento eccezionale, che però percorra un tragitto limitato, mentre poi il medesimo veicolo eccezionale prosegua per effettuare un trasporto ordinario;

che le eccedenze consentite – e cioè i pezzi in più che si possono portare in ottemperanza alle disposizioni e limiti previsti – risultino esplicitamente nell'autorizzazione rilasciata dall'ente proprietario o concessionario della strada.

Roma, 6 settembre 2005

Il Capo Dipartimento
per i Trasporti Terrestri
e per i Sistemi Informativi e Statistici
(Dott. Ing. Amedeo Fumero)