

QUADRO SANZIONATORIO APPLICABILE ALLE VIOLAZIONI RELATIVE ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI

In tema di omologazione dei veicoli agricoli e forestali, le norme europee prevedono:

- masse massime che, in relazione al numero degli assi, sono in linea con le previsioni di cui all'art. 62 cds¹, ma maggiori rispetto a quelle fissate dall'art. 104 cds, per le macchine agricole semoventi;
- limiti non corrispondenti a quelli del cds, per i veicoli rimorchiati;
- nessun limite, per i veicoli complessi.

Nell'esempio riportato nella circolare del MIT del 13 agosto 2020 (ALL. 1), un veicolo complesso, composto da un trattore a due assi e un veicolo rimorchiato a 4 assi, può raggiungere la massa massima di 58 tonnellate, ben superiore alle masse indicate nell'art. 62 cds.

Per tale ragione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito prescrizioni cautelative al fine di salvaguardare le infrastrutture stradali, prevedendo:

- un limite alle masse dei veicoli complessi in linea con quelli previsti dall'art. 62, comma 4, cds²;
- le masse massime ammesse, secondo le norme europee, ai fini dell'omologazione e della circolazione stradale dei veicoli rimorchiati a timone rigido, stabilite in ragione del numero degli assi e della distanza tra gli stessi (interasse). Le masse sono indicate nel prospetto allegato alla circolare del 9 novembre 2020 (ALL. 3) che ha sostituito quello allegato alla circolare del 13 agosto 2020³.
- che nelle carte di circolazione dei veicoli di nuova immatricolazione debba esser riportata l'indicazione della necessità di munirsi dell'autorizzazione dell'ente proprietario della strada nel caso in cui la massa complessiva del treno agricolo superi i nuovi limiti fissati nella circolare. Di conseguenza, per poter circolare su strada, dovranno munirsi dell'autorizzazione di cui all'art. 104 cds i treni di veicoli immatricolati sino al 30 settembre 2020 che, anche se singolarmente rientranti nei limiti di massa fissati dal Regolamento, superino complessivamente quelli fissati nella circolare del MIT.

¹ 2 assi: 18 t (Reg. 2015-208 allegato XXII tabella 1);
3 assi: 24 t (Reg. 2015-208 allegato XXII tabella 1);
4 o più assi: 32 t (Reg. 2015-208 allegato XXII tabella 1).

² Veicoli complessi con 3 assi: 30 t;
Veicoli complessi con 4 assi: 40 t;
Veicoli complessi con 5 o più assi: 44 t.

³ Nel prospetto allegato alla circolare del 13.08.2020 erano presenti due colonne distinte relative alle masse massime previste in sede di omologazione ed alle masse massime previste per la circolazione stradale. Nel prospetto allegato alla circolare del 9.11.2020, che ha sostituito il precedente, la colonna relativa alle masse massime per la circolazione stradale è stata eliminata in ragione del fatto che sono stati fissati limiti ponderali del treno agricolo per i quali le limitazioni precedentemente imposte ai fini della circolazione stradale non sono necessari. Pertanto, le masse massime indicate nel prospetto allegato alla circolare del 9.11.2020, sono da considerarsi valide anche ai fini della circolazione stradale.

Ciò premesso, al fine di uniformare l'applicazione delle sanzioni occorre tener conto delle seguenti considerazioni.

L'art. 104 cds considera eccezionali:

- le macchine agricole che, per necessità funzionali, hanno sagome o masse eccedenti quelle previste;
- le trattrici agricole equipaggiate con attrezzature portate o semiportate.

Non considera, invece, "trasporti eccezionali" quelli eseguiti con le macchine agricole che, in ragione del carico trasportato, eccedono la sagoma o la massa prescritta⁴.

Per tale ragione, troveranno applicazione le sanzioni:

- degli artt. 164 e 167 cds in caso di eccedenza dei limiti di sagoma⁵ o di massa⁶ dovuta al carico trasportato;
- dell'art. 104 in caso di eccedenza dei limiti di sagoma o di massa prescritti, dovuta alle sole caratteristiche del veicolo, in mancanza dell'autorizzazione dell'ente proprietario della strada⁷.

A titolo meramente esemplificativo, si elencano di seguito alcune possibili ipotesi sanzionatorie:

- macchina agricola semovente a due assi, avente peso complessivo massimo autorizzato di 17 tonnellate (nei limiti previsti dalle regole europee), che trasporta un carico per il quale supera il predetto peso: art. 167 cds, anche se il peso accertato sia superiore al limite di categoria fissato, in questo caso, in 18 tonnellate;
- macchina agricola semovente a due assi avente peso complessivo massimo autorizzato di 20 tonnellate (oltre i limiti previsti dalle regole europee) sulla quale viene riscontrato un peso⁸, anche dovuto al carico, minore di 18 tonnellate (limite massimo previsto dalle norme europee): nessuna violazione perché il peso effettivo del veicolo rientra nei limiti;
- macchina agricola semovente a due assi avente peso complessivo massimo autorizzato di 19 tonnellate (oltre i limiti previsti dalle regole europee) che circola scarica e con peso effettivo⁹ superiore al limite di categoria fissato, in questo caso, in 18 tonnellate, sprovvista dell'autorizzazione dell'ente proprietario della strada: art. 104 cds;
- treno agricolo a quattro assi formato da una trattrice a due assi di peso massimo autorizzato di 18 tonnellate (nei limiti delle regole europee) e da un rimorchio agricolo a due assi di peso massimo autorizzato di 20 tonnellate (nei limiti delle regole europee nell'ipotesi che abbia un interasse superiore a 1,8 metri)¹⁰, che trasporta un carico per il quale supera il predetto

⁴ Il contenuto dell'art. 104 cds differisce da quello dell'art. 10 in cui è previsto in modo specifico che un trasporto può essere considerato in condizioni di eccezionalità in ragione del carico trasportato dal veicolo.

⁵ Secondo i limiti indicati nell'art. 104 cds.

⁶ Secondo i limiti indicati nella circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

⁷ Si rammenta che, nell'accertamento della massa dei veicoli, occorre considerare il peso effettivo risultante dalle verifiche eseguite con le modalità previste dall'art. 167, comma 12, cds, e non quello massimo autorizzato nella carta di circolazione.

⁸ Con le modalità di cui all'art. 167, comma 12, cds.

⁹ Riscontrato con le modalità di cui all'art. 167, comma 12, cds.

¹⁰ Che complessivamente raggiunge una massa massima autorizzata di 38 tonnellate (nei limiti fissati dalla circolare del MIT).

Circolare prot. n. 300/A/9456/20/103/38 del 09.12.2020

peso: art. 167 cds anche se il peso accertato sia superiore al limite di categoria fissato, in questo caso, in 40 tonnellate;

- treno agricolo a sei assi formato da una trattrice a due assi di peso massimo autorizzato di 18 tonnellate (nei limiti delle regole europee) e da un rimorchio agricolo a quattro assi di peso massimo autorizzato di 40 tonnellate (nei limiti delle regole europee nell'ipotesi che abbia un interasse superiore a 1,4 metri)¹¹, che circola scarico e con peso effettivo riscontrato superiore al limite di categoria previsto, in questo caso 44 tonnellate, sprovvisto dell'autorizzazione dell'ente proprietario della strada: art. 104 cds.

Tutti i veicoli, isolati e complessi, che hanno masse massime autorizzate rientranti nei nuovi limiti indicati nella circolare, anche se superiori a quelle previste dall'art. 104 cds, devono essere considerati regolari.

¹¹ Che complessivamente raggiunge una massa massima autorizzata di 58 tonnellate (oltre i limiti fissati dalla circolare del MIT).



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
Direzione Generale per la Motorizzazione DIV. 3

INVIO A MEZZO EMAIL

Ai Direttori delle DGT - LORO SEDI
Ai C.P.A. e CSRPAD - LORO SEDI
Agli Uffici Provinciali del D.T.T. - LORO SEDI
Al Ministero dell'Interno – Direzione Centrale Polizia stradale
Alla Regione Autonoma Valle d'Aosta
Ufficio Motorizzazione Civile - Saint Christophe (AO)
Alla Regione Siciliana - Dipartimento delle infrastrutture della
mobilità e dei trasporti - Palermo
Alla Provincia Autonoma di Trento - Servizio Motorizzazione
Civile ed Infrastrutture Ferroviarie - Trento
Alla Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige
Ripartizione 36 Mobilità - Bolzano
Alla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Mobilità Energia e Infrastrutture di
Trasporto – Trieste

All'ANIMA - Milano
All'ASCOMAC - Roma
Alla CONFAI - Roma
Alla CUNA - Torino
Alla FEDERUNACOMA - Roma
All'UNACMA
All'UNACEA - Roma
Alla CAI - Roma

OGGETTO: Nuova Regolamentazione relativa all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali. - Regolamento (UE) 167/2013 (MR "Mother Regulation") e connessi regolamenti delegati.
Prescrizioni relative alle masse dei veicoli isolati e dei treni agricoli.

Premessa

L'attuale Codice della Strada (Decreto Legislativo 30/04/1992, n.285, di seguito C.d.S.) fissa all'art. 104 le sagome e masse limite delle macchine agricole, macchine individuate e classificate dall'art. 57.

Per la sagoma limite la norma rinvia ai limiti previsti all'art. 61 per i veicoli in genere (autoveicoli) e i rimorchi. Per le masse invece vengono fissati i limiti di 6t se ad un asse, 14t se a due assi e 20t se a 3 o più assi, mentre 16t è il limite per le macchine cingolate. Non sono previsti limiti per il treno (macchina agricola semovente con abbinata una macchina agricola trainata) che di fatto può raggiungere al più il valore dato dalla somma delle masse della macchina traente e di quella trainata.

Tali limiti sono raggiungibili nel rispetto degli eventuali vincoli di distanza fra gli assi come previsto al comma 4 dello stesso articolo 104.

Evoluzione normativa precedente

Per le sole trattrici agricole di cui al comma 2-a1) del già citato art. 57, è in vigore già dagli anni '70 il regime dell'omologazione comunitaria, la cui ultima versione – la direttiva 2003/37/CE – è stata recepita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19/11/2004, in forza dell'art. 229 del Codice della Strada.

Con la direttiva 2006/26/CE della Commissione, recepita con decreto del Ministro dei trasporti 4/12/2006 (G.U. n. 50 del 01/03/2007) sono state apportate alcune modifiche alle prescrizioni delle trattrici agricole fra cui quelle relative alle masse con previsione di una massa massima di 18t se a due assi e di 24t se a 3 assi.

Le trattrici agricole pertanto risultano avere fin dal 2006 masse massime per la circolazione in linea con le masse limite previste per gli autoveicoli nell'art. 62 del C.d.S.

Normativa attuale

La normativa delle macchine agricole ha subito di recente una completa modificazione a seguito dell'entrata in vigore dei regolamenti in oggetto richiamati, che hanno ridisegnato e fissato le prescrizioni per l'omologazione comunitaria, ora possibile anche per i veicoli trainati (rimorchi agricoli e attrezzature intercambiabili trainate).

Rammentato che trattandosi di norme regolamentari queste vengono a far parte immediatamente della legislazione nazionale, si evidenzia in particolare l'Allegato XXII del

Regolamento delegato UE 2015/208 nel testo modificato dal Regolamento UE 2016/1788, che fissa i valori delle masse massime attribuibili ai veicoli agricoli.

Le trattrici agricole a 2 e 3 assi vedono confermati i valori precedenti, rispettivamente di 18t e 24t, mentre quelle a 4 o più assi possono raggiungere le 32t (alle medesime condizioni di equipaggiamento peraltro previste per gli autoveicoli nell'art. 62 C.d.S.). I veicoli rimorchiati a 4 assi, se a timone rigido, possono raggiungere le 44t considerando anche la massa trasmessa alla trattrice tramite gli organi di attacco meccanico. Nessun limite viene posto per il complesso (treno) dei veicoli.

Le masse che in concreto possono derivare dalla nuova regolamentazione dei veicoli agricoli risultano superiori anche ai limiti previsti per gli autoveicoli e rimorchi stradali e cioè 32 tonnellate dei veicoli isolati e 44 tonnellate dei treni.

Ad esempio, tenuto conto delle prescrizioni contenute nell'Allegato XXII prima richiamato, ad un veicolo rimorchiato a 4 assi con timone rigido (veicolo cioè che trasmette un carico significativo al veicolo trattore) può essere attribuita una massa complessiva fino a 44 tonnellate, nel rispetto degli eventuali vincoli degli assi tandem e tridem di cui alla direttiva 96/53/CE, tenuto conto anche della massa trasmessa al veicolo trattore che può arrivare fino a 4t.

In tale configurazione e con l'abbinamento per esempio ad un trattore a 2 assi a cui sia stata attribuita la massa di 18 tonnellate comprensiva della massa sul gancio di traino (la massa statica trasmessa dal veicolo rimorchiato entra a far parte della massa massima del trattore), si potrebbe arrivare ad un complesso trattore e rimorchio di ben 58 tonnellate.

Per i veicoli rimorchiati a timone rigido, come detto in precedenza, la massa massima ammissibile è determinata dalla somma delle masse massime per asse; per tale categoria di veicoli rimorchiati è però necessario definire quali limiti attribuire nelle ipotesi di 3 e/o 4 assi con distanze fra gli assi non ricomprese dalla direttiva 96/53/CE richiamata nell'Allegato XXII citato.

Aspetti relativi alla circolazione stradale

E' evidente che una tale nuova configurazione delle masse attribuibili ai veicoli agricoli trainati genera più di una perplessità, soprattutto in relazione all'incolumità dei manufatti stradali.

In attesa che si individuino eventuali soluzioni legislative per definire limiti e cautele per la circolazione stradale dei veicoli agricoli, soluzioni che, pur in linea con la regolamentazione della UE, tengano conto delle criticità della rete stradale attuale, si ritiene necessario adottare prescrizioni cautelative che di seguito vengono illustrate.

- 1) Per le masse massime dei veicoli rimorchiati a timone rigido, come definiti nell'Allegato XXII menzionato, i limiti sono riportati nel prospetto allegato e discendono, per la costruzione e l'omologazione, da quelli previsti nello stesso Allegato XXII con le limitazioni imposte dalla direttiva 96/53/CE (vedi colonna "MASSA MASSIMA VEICOLO (t) omologazione") mentre, per la circolazione stradale, si ritiene necessario imporre in via cautelativa i limiti indicati nella colonna "MASSA MASSIMA VEICOLO (t) circolazione stradale".

I valori indicati sono in linea con analoghe limitazioni adottate da altri Stati membri e con le raccomandazioni in proposito emanate dall'Associazione europea dei costruttori di macchine agricole.

- 2) L'art. 62 del Codice della Strada detta condizioni relativamente alle masse limiti degli autoveicoli e loro rimorchi. Le trattrici agricole, come già rilevato, possono avere masse complessive già in linea con le previsioni dell'art.62, mentre per i treni possono essere presi a riferimento i limiti fissati al comma 4 dell'articolo 62 e cioè le 30t se treno a 3 assi, 40t se treno a 4 assi e 44t se a 5 o più assi. La circolazione a masse superiori ricadrebbe nell'ipotesi autorizzativa dell'art. 10, indipendentemente dalla natura del carico.

In tale ipotesi, sulle carte di circolazione dei veicoli nuove norme, sarà riportata l'annotazione del seguente tenore:

"Per la circolazione stradale con massa complessiva del treno superiore a 30t se a 3 assi, 40t se a 4 assi. 44t se a 5 o più assi, è prescritta l'autorizzazione dell'Ente proprietario della strada, ai sensi dell'art. 10 del C.d.S."

Conclusioni

Per i veicolo rimorchiati la massa massima per la circolazione stradale in funzione della distanza fra gli assi, qualora risulti inferiore a quella prevista per l'omologazione, sarà indicata nei documenti di omologazione, rilasciati in conformità alla MR. Per le omologazioni rilasciate dagli Stati membri diversi dall'Italia, la limitazione, se necessario,

sarà riportata nell'allegato tecnico (parte integrante della carta di circolazione) all'atto del procedimento di trasposizione a cura della competente Divisione ministeriale ovvero nell'allegato tecnico rilasciato dall'UMC nell'ipotesi di immatricolazione di singolo veicolo con COC.

La limitazione relativa al treno agricolo si intende valida anche per le omologazioni e i documenti di circolazione già emessi alla data della presente circolare.

Entro il 31.12.2020 i proprietari/utilizzatori di macchine agricole già muniti di documenti di circolazione non riportanti le limitazioni anzidette, dovranno provvedere a munirsi dell'autorizzazione dell'Ente proprietario della strada qualora intendano circolare con masse difformi a quanto riportato nella presente.

AS

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Ing. Alessandro CALCHETTI)



ALESSANDRO
CALCHETTI
MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI
13.08.2020
09:23:44 UTC

MASSE VEICOLI RIMORCHIATI A TIMONE RIGIDO

Assi	INTERASSE d (m)	MASSA MASSIMA VEICOLO (t) omologazione	MASSA MASSIMA VEICOLO (t) Circolazione stradale
1	N/A	10	10
2	d < 1,0	11 (^)	11
	1,0 ≤ d < 1,3	16 (^)	16
	1,3 ≤ d < 1,8	18 (^)	18
	1,8 ≤ d	20 (^)	20
3	d ≤ 1,3	21 (^)	21
	1,3 < d ≤ 1,4	24 (^)	24
	1,4 < d ≤ 1,8	30	27
	1,8 < d	30	30
4	1,0 ≤ d ≤ 1,3	32 (%-a)	32
	1,3 < d ≤ 1,4	34 (%-b)	34
	1,4 < d ≤ 1,8	40	36
	1,8 < d	40	36

(^) limiti così definiti dalla direttiva 96/53/CE per assi tandem e tridem

(%) con tale interasse la configurazione è da considerare: a) come due tandem; b) come un tridem + asse singolo

Per i veicoli a 3&4 assi, in caso di interassi non omogenei, si imporrà per l'omologazione la soluzione più restrittiva



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per la Motorizzazione DIV. 3

INVIO A MEZZO EMAIL

Al Direttori delle DGT - LORO SEDI
Ai C.P.A. e CSRPA - LORO SEDI
Agli Uffici Provinciali del D.T.T. - LORO SEDI
Al Ministero dell'Interno - Direzione Centrale Polizia stradale
Alla Regione Autonoma Valle d'Aosta
Ufficio Motorizzazione Civile - Saint Christophe (AO)
Alla Regione Siciliana - Dipartimento delle infrastrutture della
mobilità e dei trasporti - Palermo
Alla Provincia Autonoma di Trento - Servizio Motorizzazione
Civile ed Infrastrutture Ferroviarie - Trento
Alla Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige
Ripartizione 38 Mobilità - Bolzano
Alla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Mobilità Energia e Infrastrutture di
Trasporto - Trieste

All'ANIMA - Milano
All'ASCOMAC - Roma
Alla CONFAL - Roma
Alla CUNA - Torino
Alla FEDERUNACOMA - Roma
All'UNACMA
All'UNACEA - Roma
Alla CAI - Roma
Alla UNCAI - Roma

**OGGETTO: Circolare prot. n. 22192 del 13.08.2020 - Urgenti precisazioni e differimento
entrata in vigore.**

Con la circolare in oggetto sono state fornite indicazioni circa le *"Prescrizioni relative alle masse dei veicoli isolati e dei treni agricoli"*.

Sono giunte a questa sede richieste di precisazioni alcune delle quali inerenti il regime sanzionatorio, di cui al Codice della Strada, da applicare alle diverse casistiche trattate dalla circolare stessa.

Al fine di evitare una applicazione non omogenea delle disposizioni in essa contenute, è necessario quindi diramare alcune correzioni e precisazioni per la redazione delle quali sono necessari alcuni approfondimenti.

Pertanto si dispone con la presente il differimento della entrata in vigore della circolare in oggetto a partire dal 1.10.2020.

AS

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Ing. Alessandro CALCHETTI)



Firmato digitalmente da
CALCHETTI ALESSANDRO
C=IT
O=MINISTERO
INFRASTRUTTURE E
TRASPORTI-DIP.TRASPORTI



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
Direzione Generale per la Motorizzazione DIV. 3

INVIO A MEZZO EMAIL

Ai Direttori delle DGT - LORO SEDI
Ai C.P.A. e CSRPA - LORO SEDI
Agli Uffici Provinciali del D.T.T. - LORO SEDI
Alla Regione Autonoma Valle d'Aosta
Ufficio Motorizzazione Civile - Saint Christophe (AO)
Alla Regione Siciliana - Dipartimento delle infrastrutture della
mobilità e dei trasporti - Palermo
Alla Provincia Autonoma di Trento - Servizio Motorizzazione
Civile ed Infrastrutture Ferroviarie - Trento
Alla Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige
Ripartizione 38 Mobilità - Bolzano
Alla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Mobilità Energia e Infrastrutture di
Trasporto - Trieste

All'ANIMA - Milano
All'ASCOMAC - Roma
Alla CONFAI - Roma
Alla CUNA - Torino
Alla FEDERUNACOMA - Roma
All'UNACMA
All'UNACEA - Roma
Alla CAI - Roma
Alla UNCAI - Roma

OGGETTO: Nuova Regolamentazione relativa all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali. - Regolamento (UE) 167/2013 (MR "Mother Regulation") e connessi regolamenti delegati. **Prescrizioni relative alle masse dei veicoli isolati e dei treni agricoli. Circolare prot. 22192 del 13.08.2020. Precisazioni e modifiche.**

Premessa

Con la Circolare prot. 22192 emanata il 13 agosto 2020, la scrivente Amministrazione ha inteso fornire indicazioni in merito alla circolazione dei treni agricoli alla luce della nuova regolamentazione comunitaria richiamata in oggetto.

L'intento della Circolare in questione è quello di coordinare le norme relative alla circolazione stradale nel contesto dell'attuale Codice della Strada (Decreto Legislativo 30/04/1992, n.285, di seguito C.d.S.) con i limiti ponderali definiti dalla MR; la norma della UE infatti fissa requisiti tecnici per la costruzione ed approvazione dei veicoli ma non entra nel merito delle disposizioni di circolazione stradale che restano di spettanza degli Stati membri.

Le motivazioni che hanno indotto la scrivente Amministrazione ad emanare la Circolare suddetta sono ampiamente indicate nel paragrafo della medesima intitolato "Aspetti relativi alla circolazione stradale" il cui contenuto viene confermato, fatte salve le ulteriori specificazioni contenute nella presente. Del resto, le modifiche legislative agli artt. 104 e 105 c.c.s. che sono in corso (Atto Camera 24), mostrano di perseguire la medesima *ratio*, vale a dire quella di introdurre limiti ponderali a salvaguardia della sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza delle infrastrutture stradali.

Tuttavia è stato necessario disporre il differimento al 1 ottobre 2020 dell'entrata in vigore della circolare suddetta – disposto con la circolare prot. 22995 del 28.08.2020 - in quanto sono state avanzate alcune osservazioni relativamente ad alcune questioni trattate.

Ciò premesso, si ribadisce che i limiti di massa dei singoli veicoli (è il caso di una trattoria agricola ovvero un veicolo trainato), indicati nei documenti di circolazione e così definiti in sede di omologazione/approvazione dei medesimi veicoli, possono essere superiori a quelli indicati nell'art. 104 C.d.S. in quanto così derivanti in applicazione dei Regolamenti UE e/o delle Direttive Comunitarie recepite in Italia. Quale esempio si può citare le due fattispecie di trattoria agricola a 2 assi avente massa tecnicamente ammissibile superiore a 14 t, massa così attribuita in base alla direttiva 2006/26/CE o al RUE/167/2013, e quella dei veicoli rimorchiati a cui sono state attribuite masse tecnicamente ammissibili (sempre in base al RUE/167/2013) superiori a 20 t.

In tali circostanze e qualora ovviamente i valori di massa dei singoli veicoli (masse superiori, come detto, a quelli dell'art.104) siano stati riportati sui documenti di circolazione, non è richiesta alcuna autorizzazione dell'Ente proprietario della Strada (e di

conseguenza alcun indennizzo) salvo quanto indicato nella Circolare in oggetto così come integrata dalle precisazioni e modifiche di seguito esplicitate, per le quali è stato acquisito il parere favorevole del Ministero dell'Interno – Servizio di Polizia Stradale.

Chiarimenti relativi alla circolazione stradale dei treni agricoli

Due sono essenzialmente gli argomenti che necessitano dei chiarimenti.

Il primo è quello relativo al riferimento del Codice della Strada che è stato indicato nella dicitura da apporre sui documenti di circolazione:

“Per la circolazione stradale con massa complessiva del treno superiore a 30t se a 3 assi, 40t se a 4 assi. 44t se a 5 o più assi, è prescritta l'autorizzazione dell'Ente proprietario della strada, ai sensi dell'art. 10 del C.d.S.”.

L'articolo 10 C.d.S. è stato richiamato in quanto il proposito della Circolare è quello di equiparare la circolazione dei treni agricoli a quella dei treni dei veicoli industriali i cui limiti ponderali per la circolazione stradale sono indicati nell'art.62, comma 4 del C.d.S.

L'art.10, però, esclude l'applicazione delle disposizioni in esso contenute alle macchine agricole eccezionali (comma 26 *“Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle macchine agricole eccezionali e alle macchine operatrici eccezionali”*) in quanto il C.d.S riserva l'art.104 per la disciplina della circolazione delle macchine agricole eccezionali.

Pertanto l'indicazione formalmente corretta è quella riferita all'art.104 ed pertanto la dicitura da apporre sui documenti di circolazione viene così modificata:

“Per la circolazione stradale con massa complessiva del treno superiore a 30t se a 3 assi, 40t se a 4 assi. 44t se a 5 o più assi, è prescritta l'autorizzazione dell'Ente proprietario della strada, ai sensi dell'art. 104 del C.d.S.”.

Il secondo aspetto da chiarire concerne proprio la disciplina della circolazione delle macchine agricole eccezionali come disposto dall'art. 104 C.d.S.

Il comma 8^ dell'art.104 prevede che *“le macchine agricole che per necessità funzionali hanno sagome e masse eccedenti quelle previste nei commi dall'1 al 6 ...omissis .. sono considerate macchine agricole eccezionali ...”*. In altri termini la norma richiamata indica nelle *“necessità funzionali”* la caratteristica dell'eccezionalità della macchina agricola e non già nel trasporto dei prodotti agricoli.

Per tale aspetto quindi, l'art. 104 non contiene, nel suo quadro sanzionatorio, la previsione che, al superamento dei limiti di massa, il carico debba essere ridotto, come invece è contemplato nell'art. 167 C.d.S. *"trasporto di cose sui veicoli a motore e sui rimorchi"* ove è previsto al comma 10 che *"quando è accertata una eccedenza di massa superiore al dieci per cento della massa complessiva a pieno carico indicata nella carta di circolazione, la continuazione del viaggio è subordinata alla riduzione del carico entro i limiti consentiti"*.

Quadro sanzionatorio applicabile

Alla luce delle considerazioni sopra esplicitate, in relazione alle ipotesi di violazione e delle conseguenti sanzioni, si rimanda alle indicazioni che varranno diramate dal Servizio di Polizia Stradale del Ministero dell'Interno.

In analogia ai treni costituiti dai veicoli industriali, si chiarisce in proposito che le masse da considerare sono quelle effettive riscontrate con le modalità di cui al comma 12 dell'art. 167 C.d.S. prima richiamato, masse a cui si applicano le tolleranze del 5% come previsto sempre dal medesimo art. 167.

Si rammenta inoltre che, ai sensi del comma 6 dell'art. 268 del Regolamento di esecuzione del C.d.S., la circolazione dei treni agricoli con le masse eccedenti i limiti indicati nella Circolare prot. 22192, comporta il pagamento di un indennizzo per la maggior usura della strada, secondo le modalità e i riferimenti indicati nel predetto comma 6.

Ulteriori integrazioni

Con riferimento alla tabella allegata alla Circolare in oggetto, si fa presente che la medesima è da rettificare in quanto, con la limitazione ponderale del treno agricolo, risulta di fatto non più necessaria alcuna limitazione per la circolazione dei singoli veicoli rimorchiati.

Si allega alla presente la tabella medesima ove è stata soppressa la seconda colonna ed integrate le note per ulteriori riferimenti normativi.

Rimangono validi i limiti indicati in tabella stessa per l'omologazione in applicazione della direttiva 96/53/CE quando ricorre il caso.

Si fa presente che per tutti i veicoli rimorchiati a timone rigido, omologati secondo la MR che trasmettono una massa sull'organo di traino del veicolo trattore, la massa

complessiva indicata nei documenti di omologazione e conseguentemente in quelli per la circolazione, è determinata dalla somma delle masse massime ammissibili per asse. La massa (aggiunta) che questi veicoli rimorchiati trasmettono al veicolo trattore è da indicare nelle righe descrittive del documento di circolazione del veicolo rimorchiato ed ovviamente entra a far parte della massa complessiva del trattore.

Con riferimento ad esempio ad un rimorchio con timone rigido a 4 assi a cui è stata riconosciuta la massa massima ammissibile di 40 t (somma delle masse sugli assi), tale massa è quella da indicare sui documenti di circolazione, mentre la massa trasmessa al veicolo trattore (che al massimo può essere di 4 t per un attacco sferico come determinato in sede di omologazione/approvazione e che ovviamente, ponendo il veicolo isolato su di una pesa, determina una massa totale del rimorchio pari a 44 t), va indicata nelle righe descrittive/allegato tecnico della carta di circolazione. Sempre con riferimento a tale esempio, il veicolo trattore, se di 18 t di massa complessiva, dovrà avere – in fase di abbinamento – una massa a vuoto di 14 t in quanto 4 t è la massa che deve essere idoneo a recepire sull'organo di traino. In tale configurazione la massa complessiva del treno agricolo a 6 assi sarà di 58 t (18 + 40) determinando di conseguenza l'ipotesi di circolazione oltre i limiti indicati dalla Circolare prot. 22192, a meno che nelle effettive condizioni di carico il treno agricolo non superi le 44 t.

Da ultimo si chiarisce che la massa rimorchiabile del trattore, indicata nei documenti di circolazione rilasciati secondo la MR, non comprende il carico verticale che i rimorchi a timone rigido scaricano sul veicolo trattore, massa che ovviamente, come detto nell'esempio precedente, entra a far parte della massa complessiva del trattore.

Pertanto, ad esempio, un trattore omologato secondo la MR ed avente una massa rimorchiabile di 5 t può trainare un rimorchio a timone rigido omologato secondo le norme nazionali (le norme nazionali stabiliscono per i rimorchi una sola massa complessiva senza distinzione fra veicoli a timone rigido e non) da 6 t purché tale rimorchio rispetti le 2 condizioni:

- a) carico a terra non superiore a 5 t
- b) carico sull'organo di traino almeno pari a 1 t (compatibile anche con il carico sull'organo di aggancio riconosciuto al trattore).

In tale esempio infatti la massa a terra del rimorchio sarà non superiore a 5 t compatibile con la massa rimorchiabile del trattore.

Considerazioni finali

Si conferma l'immediata applicazione della Circolare prot. 22192 così come modificata dalla presente al riguardo del corretto riferimento all'art. 104 del Codice della Strada, e con le precisazioni sopra esposte.

Si conferma altresì che la limitazione relativa al treno agricolo si intende valida anche per le omologazioni e i documenti di circolazione già emessi alla data della presente circolare.

Si ribadisce infine che dopo il 31.12.2020 i proprietari/utilizzatori di macchine agricole munite di documenti di circolazione non riportanti le limitazioni anzidette, dovranno comunque provvedere a munirsi dell'autorizzazione dell'Ente proprietario della strada qualora intendano circolare con masse dei treni agricoli difformi rispetto a quanto riportato nella presente.

AS

PAOLO AMOROSO
MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI
04.11.2020
15:47:42 UTC

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Ing. Alessandro CALCHETTI
FIRMATO DIGITALMENTE



Firmato digitalmente da
CALCHETTI ALESSANDRO
C = IT
O = MINISTERO
INFRASTRUTTURE E
TRASPORTI-DIP. TRASPORTI

Allegati:

- *allegato n.1: Tabella "Masse veicoli rimorchiati a timone rigido"*

La tabella annulla e sostituisce quella allegata alla circolare prot. 22192 del 13.08.2020

MASSE VEICOLI RIMORCHIATI A TIMONE RIGIDO

Assi	INTERASSE d (m)	MASSA MASSIMA VEICOLO (t) (&) omologazione
1	N/A	10
2	d < 1,0	11 (^)
	1,0 ≤ d < 1,3	16 (^)
	1,3 ≤ d < 1,8	18 (^)
	1,8 ≤ d	20 (^)
3	d ≤ 1,3	21 (^)
	1,3 < d ≤ 1,4	24 (^)
	1,4 < d ≤ 1,8	30
	1,8 < d	30
4	1,0 ≤ d ≤ 1,3	32 (%-a))
	1,3 < d ≤ 1,4	34 (%-b))
	1,4 < d ≤ 1,8	40
	1,8 < d	40

NOTE:

(&) Per i veicoli rimorchiati R e S del tipo a timone rigido o ad asse centrale, la massa massima ammissibile del veicolo ai fini dell'omologazione è la somma delle masse massime ammissibili per asse.

(^) limiti così definiti dalla direttiva 96/53/CE per assi tandem e tridem.

(%) con tale interasse la configurazione è da considerare: a) come due tandem; b) come un tridem + asse singolo

Per i veicoli a 3&4 assi, in caso di interassi non omogenei, si imporrà per l'omologazione la soluzione più restrittiva

In caso di assi motore, si deve tener conto che la massa massima ammissibile sull'asse motore è di 11,5 t anziché 10 t.