

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 15 - numero 3133 di giovedì 18 luglio 2013

Carrelli elevatori: la circolazione per brevi spostamenti su strada

Le macchine operatrici e la circolazione dei carrelli elevatori dopo le recentissime indicazioni della circolare n. 14906 del 10 giugno 2013 del Ministero: sono autorizzati a circolare su strada i mezzi non immatricolati?

La normativa che regola la circolazione delle macchine operatrici è una delle più complesse del nuovo codice della strada, poiché è trattata essenzialmente da due articoli, l'articolo 58 e l'articolo 114, che contengono una serie di rimandi alla disciplina delle macchine agricole e a quella più generale degli altri veicoli, integrandosi o sovrapponendosi a questa, con conseguenti problemi interpretativi.

Venendo a una descrizione di quello che è una macchina operatrice, si deve far riferimento al citato articolo 58 del codice della strada: questo veicolo, semovente o trainato, può circolare su strada, munito di ruote o di cingoli, per il proprio trasferimento e per lo spostamento di cose connesse con il ciclo operativo della macchina stessa o del cantiere e può essere equipaggiato con speciali attrezzature. È quindi destinato ad operare su strada o nei cantieri. Non può essere costruito in modo da superare i 40 km/h; 15 km/h se dotato di ruote non pneumatiche o di cingoli. Non può essere munito di più di tre posti destinati agli addetti, oltre a quello del conducente.

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[DVD005] ?#>

Le macchine operatrici si distinguono essenzialmente in:

- a) macchine impiegate per la costruzione e la manutenzione di opere civili o delle infrastrutture stradali o per il ripristino del traffico;
- b) macchine sgombraneve, spartineve o ausiliarie quali spanditrici di sabbia e simili;
- c) **carrelli: veicoli destinati alla movimentazione di cose** [1].

Tale definizione esemplificativa può generare confusione tra i mezzi d'opera e gli autoveicoli per uso speciale. I primi sono definiti all'articolo 54 del codice della strada, dove, alla lettera n) del comma 1 vengono descritti come "*veicoli o complessi di veicoli dotati di particolare attrezzatura per il carico e il trasporto di materiali di impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione mineraria e materiali assimilati ovvero che completano, durante la marcia, il ciclo produttivo di specifici materiali per la costruzione edilizia. I mezzi d'opera devono essere, altresì, idonei allo specifico impiego nei cantieri o utilizzabili a uso misto su strada e fuori strada*".

Sono invece definiti autoveicoli ad uso speciale quelli di cui all'articolo 54 comma 1 lettera g), in quanto muniti di particolari attrezzature in maniera permanente e destinati prevalentemente al trasporto proprio.

È evidente che si dovrà far riferimento alla carta di circolazione o al certificato di circolazione del veicolo, poiché le differenze tra le tre classificazioni affrontate sono minime, tanto che in sede di immatricolazione gli stessi Uffici provinciali della Motorizzazione civile hanno adottato soluzioni non uniformi nell'individuare la classificazione dello stesso tipo di veicolo. In linea di massima si può dire che sulla macchina operatrice l'attrezzatura assume un aspetto principale rispetto al veicolo su cui è installata e che in pratica è asservito al trasporto della stessa.

Sul veicolo ad uso speciale l'attrezzatura è accessoria al trasporto che viene effettuato con quel mezzo. Così una pala meccanica sarà sicuramente inquadrabile nella categoria delle macchine operatrici, mentre un autocarro attrezzato con una pala meccanica utilizzata per il carico del materiale di risulta dovrà essere definito come autoveicolo ad uso speciale. Sono indicative di tale indirizzo due sentenze della Corte di Cassazione che individuano il criterio differenziatore nella destinazione del veicolo [2].

La circolazione delle macchine operatrici

Per circolare su strada le macchine operatrici devono rispettare i limiti generali di massa e dimensione previsti negli articoli 61 e 62, il superamento dei quali integra la definizione di macchina operatrice eccezionale, con conseguente rimando all'articolo 104 comma 8 del codice della strada. La macchina operatrice eccezionale dovrà essere quindi dotata di apposita autorizzazione, analoga a quella della macchina agricola eccezionale. Le macchine operatrici eccezionali, devono inoltre essere munite di pannelli che segnalino il veicolo secondo le modalità stabilite con decreto ministeriale dal Ministero dei trasporti e della navigazione. Ad oggi non abbiamo notizie circa l'emanazione di tale decreto.

Alle macchine operatrici si applicano le norme espressamente richiamate dall'articolo 106 del codice della strada (che riguardano le macchine agricole); quindi per circolare su strada esse devono essere dotate di:

- a) dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione.
- b) Dispositivi di frenatura.
- c) Dispositivo di sterzo.
- d) Dispositivo di segnalazione acustica.
- e) Dispositivo retrovisore.
- f) Ruote o cingoli idonei per la marcia su strada.
- g) Dispositivi amovibili per la protezione delle parti pericolose.
- h) Dispositivi di agganciamento se predisposti per il traino.
- i) Superfici trasparenti di sicurezza e tergivetro.

Valgono quindi le disposizioni regolamentari previste per i dispositivi analoghi delle macchine agricole. La mancanza o il mal funzionamento di uno di questi elementi è sanzionato ai sensi dell'articolo 112, comma 4, del codice della strada, in quanto richiamato dall'articolo 114 comma 3, medesimo codice.

Inoltre, l'articolo 306 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495 rimanda alle disposizioni previste per le macchine agricole dagli articoli:

- a) articolo 210 (velocità teorica ed effettiva);
- b) articolo 266 (dispositivo supplementare);
- c) art. 268 (autorizzazione alla circolazione delle macchine eccezionali) (292);
- d) art. 269 (blocco dei comandi dei sistemi di lavoro degli attrezzi delle macchine) (292);
- e) articolo 273, commi 1 e 2 (dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione);
- f) articolo 277, commi 1, 2 e 3 (verifica dell'efficienza della frenatura dei treni costituiti da una macchina semovente e da una macchina trainata di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3 t e non superiore a quella della macchina trainante);
- g) articolo 278 (dispositivo di sterzo);
- h) articolo 279 (fascia d'ingombro);
- i) articolo 280, commi 2, 3 e 4 (livello sonoro);
- l) articolo 281 (dispositivi di segnalazione acustica);
- m) articolo 282 (dispositivo retrovisore);
- n) articolo 283 (dispositivo di adattamento per la marcia su strada delle macchine cingolate);
- o) articolo 288 (inquinamento da gas di scarico);
- p) articolo 290 (definizione della potenza e determinazione delle curve caratteristiche dei motori);
- q) articolo 291, commi 1 e 2 (ad esclusione dei punti 2.6, 2.7, 2.8, 2.18, 2.19 e 2.22) e comma 5 (verifiche e prove per l'omologazione del tipo);
- r) articolo 293, commi 1 e 3 (carta di circolazione).

Quando le macchine operatrici siano assimilabili per caratteristiche costruttive ai veicoli di categoria N (trasporto merci su quattro ruote) oppure O (rimorchi) devono essere muniti di dispositivo antincastro in conformità a quello previsto per tali categorie di veicoli. Si può derogare da tale obbligo quando il dispositivo sia incompatibile con l'uso della macchina operatrice o quando possa essere sostituito efficacemente con un dispositivo funzionalmente analogo.

Per quanto concerne le caratteristiche dei dispositivi di frenatura, queste seguono solo in minima parte quelle previste per le macchine agricole.

I dispositivi di frenatura, tranne il caso si tratti di escavatori, pale caricatrici e carrelli (esclusi quelli di cui alla nota 9) o di macchine operatrici con massa inferiore od uguale a 18 tonnellate, che possono rispondere alle caratteristiche costruttive e di efficienza previste per le macchine agricole di cui all'articolo 274, commi 1 e 2 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495, devono soddisfare alle prescrizioni dettate nella direttiva 71/320/CEE e successive modificazioni per i veicoli di categoria N3. Si tratta di un accertamento dei requisiti minimi di efficienza dell'apparato frenante a freddo (tipo O) eseguito a motore disinnestato alla

velocità massima per costruzione con una tolleranza del 10% in meno e di una prova di perdita di efficienza (tipo I) eseguita ad una velocità pari all'80% della velocità raggiunta nel primo accertamento. Le caratteristiche tecnico-funzionali del freno di stazionamento delle macchine operatrici sono analoghe a quelle previste per le macchine agricole all'articolo 274, comma 3.

Per quanto concerne le Macchine operatrici trainate, si distinguono tre casi in relazione alla massa complessiva a pieno carico:

- inferiore o uguale a 3 tonnellate: non è previsto alcun sistema di frenatura.
- Superiore a 3 tonnellate ed inferiore od uguale a 6 tonnellate: è necessario un sistema di frenatura di servizio che agisca sulle ruote di almeno un asse: se di tipo meccanico deve essere comandato dall'inerzia della stessa macchina e la sua azione, nelle macchine con più di un asse, può esplicarsi anche solamente sulle ruote dell'asse anteriore.
- Superiore a 6 tonnellate: il dispositivo di frenatura deve agire contemporaneamente su tutte le ruote e deve utilizzare una fonte di energia diversa da quella cinetica della stessa macchina trainata.

È previsto inoltre un sistema di frenatura di stazionamento per le macchine operatrici trainate con massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 tonnellate; tale dispositivo deve corrispondere alle caratteristiche previste per le macchine agricole all'articolo 276, comma 8 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495.

Il Carrello elevatore

Il carrello elettrico o con motore termico, munito di dispositivo di sollevamento atto alla movimentazione delle cose nell'ambito non dei luoghi non aperti al pubblico passaggio, se posto in circolazione su aree identificate come "strada" ai sensi dell'articolo 2 del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, non sfugge all'obbligo di immatricolazione prescritto ai sensi dell'articolo 114 del medesimo codice.

Tuttavia, la circolazione poteva essere autorizzata dall'Ufficio Provinciale della Motorizzazione civile, previo il nullaosta dell'ente proprietario della strada, per brevi spostamenti sulle aree pubbliche finalizzati allo svolgimento delle operazioni di carico e scarico, a patto che venissero osservate alcune cautele e prescrizioni dettate dal Decreto Ministeriale 28 dicembre 1989 (in Gazz. Uff., 8 gennaio, n.5) e cioè:

1. il carrello doveva essere munito di scheda tecnica in originale, sottoscritta dal costruttore contenente lunghezza, larghezza e altezza massime; massa a vuoto e a pieno carico ed eventuale massa rimorchiabile.
2. Il carrello doveva essere munito di proiettori anabbaglianti sempre azionati, anche quando non ne fosse ricorso l'obbligo.
3. il carrello doveva essere munito di dispositivo supplementare a luce lampeggiante gialla montato nel rispetto delle prescrizioni di cui all'allegato tecnico del DM 14 giugno 1985 al punto 1.6, che doveva essere messo sempre in funzione durante la marcia.
4. Il carrello doveva essere accompagnato da personale a terra che coadiuvasse il conducente; tale obbligo non sussisteva se ove fossero state rispettate le prescrizioni di cui ai punti 1.3 e 2.2 dell'allegato tecnico del DM 14 giugno 1985 e l'ingombro trasversale degli oggetti trasportati non fosse stato eccedente oltre il 50% della larghezza massima del veicolo, nel rispetto della sagoma limite di mt.2,50.
5. Il veicolo doveva essere dotato di pannelli retro riflettenti a strisce bianche e rosse idonei a segnalare l'ingombro dei dispositivi di sollevamento.
6. Dovevano essere indicati nella scheda tecnica e riprodotti su targhette applicate in maniera visibile e permanente sul veicolo i limiti in altezza del carico trasportato in modo tale da garantire il rispetto della visibilità da parte del conducente.
7. Non doveva essere superata la velocità di 10 Km/h per gli spostamenti su strada.

L'autorizzazione, di durata annuale, poteva essere rinnovata. A tali condizioni era consentita la circolazione di queste macchine operatrici, ancorché non immatricolate, ovviamente ferme restando le prescrizioni inerenti i requisiti del conducente durante la circolazione sulle strade.

Tuttavia, dopo alcune prese di posizioni incerte, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha concluso con la **circolare prot. 14906 del 10 giugno 2013**, preceduta dalla circolare protocollo 4598 del 7 maggio 2013 emanata dalla DGT Centro Nord e Sardegna, Ufficio MCTC di Firenze, che non è più consentito da tempo il rilascio delle autorizzazioni con riferimento al decreto ministeriale 28 dicembre 1989, da intendersi implicitamente abrogato in ragione dell'abrogazione espressa della legge 10 febbraio 1982, n. 38, avvenuta ad opera dell'articolo 231 del codice della strada, in quanto così sarebbero venuti meno i presupposti sulla base dei quali era stato adottato il prefato decreto.

A dire il vero non è che non vi siano dubbi in merito, per una serie di ragioni. In primo luogo l'abrogazione di una legge non necessariamente determina l'abrogazione di provvedimenti adottati in ragione della norma abrogata e ciò anche per effetto della particolare disposizione dell'articolo 406 del regolamento di attuazione del codice della strada che, proprio in relazione all'articolo 231 del codice della strada, dispone che *le vigenti disposizioni regolamentari riguardanti l'attuazione del codice della strada non inserite nel regolamento restano ferme, ad eccezione di quelle contrarie o incompatibili con le nuove norme e che tutti i provvedimenti e le disposizioni tecniche emanate dai Ministri competenti nelle rispettive materie in attuazione delle norme del regolamento abrogato restano in vigore fino all'emanazione dei nuovi decreti*. Lo stesso articolo 232 del codice della

strada, al comma 3, conferma che *"fino alla scadenza del termine di applicazione, rimangono in vigore nelle singole materie le disposizioni regolamentari previgenti, salvo quanto diversamente stabilito dagli articoli da 233 a 239"*; l'articolo 235 non pare imponga un termine di scadenza al decreto ministeriale 28 dicembre 1989.

Pertanto, se l'articolo 231 avesse operato l'immediata abrogazione non solo della legge 38/1982, ma anche del decreto ministeriale 28 dicembre 1989, allora non si comprenderebbe il motivo per cui sino ad oggi sono state rilasciate le autorizzazioni per la circolazione saltuaria dei carrelli per brevi spostamenti su strada e questo coerentemente alle indicazioni dello stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, con nota **Prot. 569/4861 Gen. del 14 giugno 1995** specificò, in vigenza del nuovo codice, che *"... a tutt'oggi non sono state ancora rese operative le norme regolamentari previste dal Nuovo Codice della Strada, si fa presente che il decreto suindicato ha ancora piena efficacia ai sensi dell'articolo 232, comma 3, dello stesso Codice"*, per poi ribadire, con circolare **Prot. n. 867/4861 del 26 aprile 1999** *"Al fine di dissipare ogni perplessità operativa proposta a questa Sede circa la circolazione dei veicoli in oggetto specificati, si informano codesti Uffici Provinciali che, per i veicoli destinati alla movimentazione di cose disciplinati dall'art. 213 del Regolamento del nuovo Codice della strada, nelle more dell'emanazione del previsto decreto ministeriale, continuano a permanere valide le prescrizioni di cui al D.M. 28 dicembre 1989 - Modalità e cautele per la circolazione saltuaria di carrelli elevatori trasportatori o trattori"*.

Altra curiosità che vale la pena sottolineare è che per la legge 38/1982, già abrogata dall'articolo 231 del codice della strada, è stata confermata l'abrogazione (sic!) dall'articolo 24 (c.d. taglia leggi) del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, recante *"Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione Tributaria"*. (GU n. 147 del 25-6-2008 - Suppl. Ordinario n. 152) in vigore dal 25 giugno 2008, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133 (in SO n. 196, relativo alla G.U. 21/08/2008, n.195). Sulla base di tale abrogazione è stata adottata la **circolare 4041/Segr.DGT del 24 aprile 2013** richiamata nella **circolare protocollo 4598 del 7 maggio 2013** emanata dalla DGT Centro Nord e Sardegna, Ufficio MCTC di Firenze.

Non v'è però dubbio che la legge del 1982 fosse già stata abrogata con l'articolo 231 del regolamento, visto che comunque l'articolo 24 del decreto legge 112/2008 ha disposto che *"A far data dal sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto sono o restano abrogate le disposizioni elencate nell'Allegato A"*.

In sostanza, nulla è cambiato dal 1° gennaio 1993, data di entrata in vigore del nuovo codice della strada, per cui o sono errate le indicazioni fornite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sino al 1999, ovvero sono errate le nuove interpretazioni diramate da ultimo nel maggio e nel giugno del 2013.

Conclusioni operative.

A tutt'oggi sulla maggior parte dei siti degli Uffici provinciali della Motorizzazione civile e di quelli per gli addetti ai lavori è richiamata la procedura di rilascio dell'autorizzazione annuale di cui al decreto ministeriale 28 dicembre 1989.

D'altronde, sempre sotto il profilo di stretto interesse degli organi di polizia e degli enti proprietari della strada, l'autorizzazione è atto di esclusiva competenza degli Uffici provinciali della Motorizzazione civile, mentre l'ente proprietario della strada è chiamato al rilascio di un nulla osta tecnico che esprime una mera valutazione circa la compatibilità del rilascio dell'eventuale autorizzazione ai fini della sicurezza della circolazione. Pertanto, il rilascio di un nulla osta tecnico non vincola assolutamente gli Uffici provinciali della Motorizzazione civile al rilascio delle autorizzazioni, né tantomeno autorizza la circolazione dei carrelli non immatricolati.

Sotto il profilo operativo degli organi di polizia stradale nulla cambia in sostanza, **poiché in presenza di autorizzazioni in corso di validità rilasciate dagli Uffici provinciali della Motorizzazione civile, la circolazione dei carrelli non immatricolati per brevi e saltuari spostamenti, nel rispetto delle prescrizioni impartite, andrà considerata regolare o comunque non sanzionabile, quantomeno per la carenza dell'elemento soggettivo.**

Ovviamente, in assenza dell'autorizzazione, ovvero con autorizzazione scaduta o al di fuori dei limiti prescritti dal titolo in corso di validità, troveranno applicazione le sanzioni a carico del carrello non immatricolato.

[1] articolo 213 del d.P.R. 16 dicembre 1992, n.495 .

1. Sono denominati mezzi di movimentazione i veicoli destinati a trasporti combinati o alla movimentazione di veicoli e containers carrellati nelle aree portuali, aeroportuali o di interscambio, o destinati a collegare due o più delle aree suddette, anche se interrotte da aree pubbliche.

2. I mezzi di movimentazione sono inquadrati tra le macchine operatrici di cui all'articolo 58, comma 2, lettera c) del codice.

[2] Il criterio differenziatore per distinguere gli autoveicoli U.S. dalle M.O. va individuato nell'uso del veicolo e non nelle sue caratteristiche strutturali, che dipendono dalle normali funzioni cui esso è destinato. Cassazione Penale Sez. IV, 22 aprile 1974, n.1020.

L'elemento differenziatore tra autoveicoli U.S. o T.S. e M.O. consiste nel fatto che i primi conservano per struttura, sagoma e meccanismi una spiccata somiglianza con i normali autoveicoli, salvo la diversa destinazione, mentre nelle seconde hanno prevalenza assoluta le attrezzature di lavoro, che conferiscono un aspetto nettamente diverso. Conseguenza così che l'autogru può rientrare nell'una e nell'altra categoria a seconda che prevalga l'elemento veicolare o quello *lavorativo*. Cassazione Penale Sez. IV n. 1564, 22 giugno 1972.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Circolare n. 14906 del 10 giugno 2013 ? Circolazione dei carrelli di cui all'art. 58, comma 2, let. C), c.d.s..

Fonte: Vigilaresullastrada.



Questo articolo è pubblicato sotto una [Licenza Creative Commons](#).

www.puntosicuro.it