PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 20 - numero 4242 di Mercoledì 23 maggio 2018

Sicurezza del trasporto su strada: il fissaggio del carico

Le imprese sono responsabili del mantenimento dei propri veicoli in condizioni di sicurezza e conformità, ferme restando le responsabilità del conducente di tali veicoli: dal 20 maggio sono scattati i controlli.

Dal 20 maggio 2018 sono in vigore le disposizioni previste dal Decreto ministeriale n. 215 del 19 Maggio 2017 che prevede la verifica su strada della fissazione del carico.

Il suddetto decreto stabilisce i requisiti minimi per i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali per il trasporto di merci e persone che interessano una innumerevole molteplicità e varietà di elementi tecnici dei veicoli tra i quali c'è quello relativo alle modalità di fissazione del carico.

La verifica intende evitare la possibilità che i carichi subiscano anche minimi cambiamenti di posizione durante tutte le fasi di operatività del veicolo in modo tale da non interferire con la guida sicura o costituire minaccia per la vita, la salute, le cose o l'ambiente.

Ricordiamo che il comma 3 dell'articolo 7, del Decreto n. 215/2017, stabilisce che:

"le imprese sono responsabili del mantenimento dei propri veicoli in condizioni di sicurezza e conformità, ferme restando le responsabilità del conducente di tali veicoli"

Va però segnalato che, nel nostro ordinamento nazionale, la responsabilità del corretto fissaggio del carico è in capo al soggetto che svolge il ruolo di "caricatore", così come definito all'Art. 2 lettera d) del D.Lgs. 21 novembre 2005 n. 286:

caricatore, l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto;

L'articolo 7, comma 13, del D.Lgs. 21 novembre 2005 n. 286 riporta infatti:

"Il caricatore è in ogni caso responsabile laddove venga accertata la violazione delle norme in materia di massa limite ai sensi degli articoli 61 e 62 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e di quelle relative alla corretta sistemazione del carico sui veicoli, ai sensi dei citati articoli 164 e 167 dello stesso decreto legislativo".

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[EL0505] ?#>

I controlli sono distinti in:

1.**controlli iniziali** (D. n.215/2017 art. 10, Comma 1-2)

- Viene controllato l'ultimo certificato di revisione
- Valutazione visiva delle condizioni del veicolo
- Valutazione visiva della fissazione del carico

2.**controlli approfonditi** (D. n.215/2017 art. 10, Comma 3-4)

L'ispettore verifica che siano state rettificate eventuali carenze riportate nella precedente relazione di controllo su strada.

In base al risultato del controllo iniziale, l'ispettore decide se il veicolo o il suo rimorchio debbano essere sottoposti ad un controllo su strada più approfondito

Un controllo tecnico su strada più approfondito riguarda gli elementi elencati all'Allegato 2 che sono considerati necessari e pertinenti, tenendo conto, in particolare, della sicurezza dei freni, pneumatici, ruote e telaio e degli effetti nocivi

Il **controllo della corretta fissazione del carico** è effettuato secondo quanto indicato all'Allegato III, sez.ne I, e nello specifico deve resistere alle sollecitazioni delle forze derivanti dalle accelerazioni/decelerazioni e deve impedire l'inclinazione o il suo ribaltamento:

DIREZIONE	**RESISTENZA RICHIESTA**
Direzione di marcia	0,8 volte il peso del carico
Direzione laterale	0,5 volte il peso del carico
Direzione contraria	0,5 volte il peso del carico

Per la fissazione del carico, possono essere utilizzati, anche in combinazione tra di loro, uno o più dei **seguenti metodi**:

- Immobilizzazione
- Bloccaggio (locale/generale)
- Ancoraggio diretto
- Ancoraggio per attrito

Il punto 5, dell'allegato III, indica una serie di **norme tecniche** che consentono di calcolare le condizioni minime di sicurezza per fissare adeguatamente il carico:

Norma	**Descrizione**	**Norma**	**Descrizione**
EN 12195-1	Calcolo delle forze di ancoraggio	ISO 1161, ISO 1496	Contenitore ISO
EN 12640	Punti di ancoraggio	EN 283	Casse mobili

EN 12642	Resistenza della struttura del veicolo	EN 12641	Teloni impermeabili
EN 12195-2	Cinghie di tessuto di fibra chimica	EUMOS 40511	Pali - Montanti
EN 12195-3	Catene di ancoraggio	EUMOS 40509	Imballaggio per il trasporto
EN 12195-4	Funi di ancoraggio di acciaio		

La serie di norme sopra riportate consente, ad esempio, di calcolare il numero minimo di ancoraggi (cinghie) richiesto per fissare adeguatamente il carico in funzione di vari parametri, tra cui la massa del carico, il coefficiente di attrito, la tipologia e la disposizione delle cinghie, come previsto dalla norma EN 12195-1.

Per gli elementi da sottoporre a controllo su strada, l'Allegato II fornisce un elenco di carenze così classificate:

1. **Carenza lieve**: quando il carico è stato fissato correttamente ma potrebbero essere opportuni consigli di prudenza
2. **Carenza grave**: quando il carico non è stato fissato adeguatamente ed esiste un rischio di movimenti significativi o di ribaltamento del carico o di parti di esso
3. **Carenza pericolosa**: quando la sicurezza stradale è minacciata direttamente da un rischio di caduta del carico o di parti di esso o da un pericolo derivante direttamente dal carico o da un pericolo immediato per le persone

Secondo quanto disposto dall'Art. 13, comma 3 del D.Lgs. 215 del 19 maggio 2017, in caso di carenze gravi o pericolose in materia di fissazione del carico, si applica quanto disposto dall'Art. 14 del Decreto 215, ovvero è previsto che l'Autorità competente possa disporre la rettifica immediata della carenza prima che il veicolo sia rimesso in circolazione sulla rete stradale pubblica.

Ricordiamo inoltre che alcune indicazioni sul corretto fissaggio del carico sono inoltre presenti nelle linee guida europee sulle migliori pratiche per la fissazione del carico

Linee guida europee sulle migliori pratiche per la fissazione del carico

1.3. Responsabilità funzionali

Tutti i soggetti impegnati nel processo logistico, compresi **imballatori, caricatori, imprese di trasporto, operatori e conducenti**, concorrono ad assicurare che il carico sia adeguatamente imballato e caricato su un veicolo adatto. È essenziale comprendere che le responsabilità relative alla fissazione del carico si basano su convenzioni e regolamenti internazionali, sulla legislazione nazionale e/o su contratti tra le parti in causa. Si consiglia pertanto di stipulare un accordo contrattuale sulle responsabilità funzionali. In assenza di tale accordo tra le parti coinvolte, e fatta salva la legislazione vigente, la catena di responsabilità riportata di seguito individua le principali **responsabilità funzionali in materia di fissazione del carico**:

Responsabilità/azioni relative alla pianificazione del trasporto

1. Corretta descrizione del carico che comprende almeno

a) la massa del carico e di ciascuna unità di carico;

b) la posizione del baricentro di ciascuna unità di carico se non è al centro;

c) le dimensioni di imballaggio di ciascuna unità di carico;

d) le limitazioni relative all'impilamento e all'orientamento da applicare durante il trasporto;

e) tutte le informazioni supplementari necessarie per la corretta fissazione del carico;

2. assicurare che le unità di carico siano adeguatamente imballate per resistere alle sollecitazioni previste in condizioni di trasporto normali, comprese le forze di ancoraggio applicabili;

3. assicurare che le merci pericolose siano correttamente classificate, imballate ed etichettate;

4. assicurare che i documenti di trasporto per le merci pericolose siano debitamente compilati e sottoscritti;

5. assicurare che il veicolo e i sistemi di fissazione siano idonei al carico da trasportare;

6. assicurare che il caricatore abbia ricevuto tutte le informazioni relative alle funzionalità di fissazione del carico del veicolo;

7. assicurare che non possano verificarsi interazioni indesiderate tra i carichi di caricatori diversi.

Responsabilità/azioni relative alle operazioni di carico

1. Accertarsi che vengano caricate solo merci sicure e idonee al trasporto;
2. verificare la disponibilità di un piano di fissazione del carico quando si inizia a caricare;
3. accertarsi che possano essere forniti tutti i certificati dei componenti del veicolo utilizzati per la fissazione del carico;
4. accertarsi che il veicolo sia in buone condizioni e che il vano di carico sia pulito;
5. accertarsi che tutte le attrezzature necessarie alla fissazione del carico siano disponibili e in buono stato quando si inizia a caricare;
6. accertarsi che il pavimento del veicolo non venga sollecitato eccessivamente durante le operazioni di carico;
7. accertarsi che il carico sia correttamente distribuito nel veicolo, tenendo conto della distribuzione del carico sugli assi e degli spazi vuoti ammessi (nel piano di fissazione, ove disponibile);
8. accertarsi che il veicolo non venga caricato eccessivamente;
9. accertarsi che tutte le attrezzature supplementari quali tappeti anti-slittamento, materiali di riempimento e di fardaggio, barre di bloccaggio e tutte le altre attrezzature di ancoraggio da fissare durante le operazioni di carico, siano posizionate correttamente (in base al piano di fissazione, ove disponibile);
10. accertarsi che il veicolo sia correttamente sigillato, se del caso;
11. accertarsi che tutte le attrezzature di ancoraggio siano correttamente posizionate (in base al piano di fissazione, ove disponibile);
12. chiudere il veicolo, se del caso.

Responsabilità/azioni relative alla guida

1. Esame visivo dell'esterno del veicolo e del carico, ove accessibile, per verificare la presenza di situazioni di evidente pericolo;
2. accertarsi che possano essere presentati tutti i certificati/contrassegni dei componenti del veicolo utilizzati per la fissazione del carico, se necessario;
3. effettuare controlli regolari della fissazione del carico durante il viaggio nella misura in cui sia possibile accedervi.

Dotazione del veicolo: **Va ricordato che eventuali accessori o equipaggiamenti presenti sul veicolo in via permanente o temporanea sono anch'essi considerati parte del carico**.

Come hanno dimostrato alcuni incidenti mortali, i danni che possono essere causati da una zampa di appoggio non adeguatamente fissata, che si estende mentre il veicolo è in marcia, sono enormi. Eventuali attrezzature non fissate come cinghie, funi, teloni, ecc. vanno inoltre posizionate in modo da non arrecare danno agli altri utenti della strada. È buona pratica disporre di un vano separato in cui conservare in sicurezza questi articoli quando non vengono utilizzati. Se invece vengono tenuti nell'abitacolo, devono essere riposti in modo da non interferire con i comandi del conducente.

Federica Gozzini

Linee guida europee sulle migliori pratiche per la fissazione del carico per il trasporto su strada (pdf, 5.6 MB)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Decreto Ministeriale 19 maggio 2017, n. 215 - Recepimento della direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE

Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

www.puntosicuro.it