



# *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  
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 trattrice 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 trattrice 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<sup>a</sup> 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.

IL DIRETTORE GENERALE  
Dott. Ing. Alessandro CALCHETTI  
*FIRMATO DIGITALMENTE*

AS

*Allegati:*

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

ELENCO INDIRIZZI  
Per Competenza

Direttori delle DGT - LORO SEDI	TUTTI
CPA e CSRPAD - Loro Sedi	TUTTI
Uffici Provinciali del D.T.T. - LORO SEDI	TUTTI
Regione Autonoma Valle d'Aosta - Ufficio Motorizzazione Civile Saint Christophe (AO)	<a href="mailto:r.ducourtil@regione.vda.it">r.ducourtil@regione.vda.it</a> <a href="mailto:trasporti@pec.regione.vda.it">trasporti@pec.regione.vda.it</a>
Regione Siciliana - Dipartimento delle infrastrutture della mobilità e dei trasporti Palermo	<a href="mailto:dipartimento.infrastrutture@regione.sicilia.it">dipartimento.infrastrutture@regione.sicilia.it</a> <a href="mailto:dipartimento.infrastrutture@certmail.regione.sicilia.it">dipartimento.infrastrutture@certmail.regione.sicilia.it</a>
Provincia Autonoma di Trento - Servizio Motorizzazione Civile ed Infrastrutture Ferroviarie Trento	<a href="mailto:dit@provincia.tn.it">dit@provincia.tn.it</a> <a href="mailto:dit@pec.provincia.tn.it">dit@pec.provincia.tn.it</a> <a href="mailto:motorizzazione.civile@pec.provincia.tn.it">motorizzazione.civile@pec.provincia.tn.it</a>
Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige - Ripartizione 38 Mobilità Bolzano	<a href="mailto:mobilitaet.mobilita@pec.prov.bz.it">mobilitaet.mobilita@pec.prov.bz.it</a> <a href="mailto:krafffahrzeugamt.motorizzazione@pec.prov.bz.it">krafffahrzeugamt.motorizzazione@pec.prov.bz.it</a>
Regione autonoma Friuli Venezia Giulia Direzione Centrale Mobilità Energia e Infrastrutture di Trasporto – Trieste	<a href="mailto:territorio@regione.fvg.it">territorio@regione.fvg.it</a>
ANIMA - Milano Via Scarsellini,13 - 20161 MILANO	<a href="mailto:anima@anima.it">anima@anima.it</a>
ASCOMAC - Roma Via Isonzo, 34 - 00198 ROMA	<a href="mailto:ascomac@outlook.it">ascomac@outlook.it</a>
CONFAI - Roma Via dei Redentoristi, 9 - 00186 ROMA	<a href="mailto:info@confai.it">info@confai.it</a>
CUNA - Torino C.so G. Ferraris, 61 - 10128 TORINO	<a href="mailto:cuna@cuna-tech.org">cuna@cuna-tech.org</a> <a href="mailto:cuna@pec.cuna-tech.org">cuna@pec.cuna-tech.org</a>
FEDERUNACOMA - Roma Via Venafro, 5 - 00159 ROMA	<a href="mailto:simona.rapastella@federunacoma.it">simona.rapastella@federunacoma.it</a> <a href="mailto:info@federunacoma.it">info@federunacoma.it</a>
UNACMA Via Spinoza, 28 – 00137 Roma	<a href="mailto:info@unacma.it">info@unacma.it</a>
UNACEA - Roma Via Antonio Salandra, 18 - 00187 Roma	<a href="mailto:unacea@pec.unacea.org">unacea@pec.unacea.org</a> <a href="mailto:unacea@unacea.org">unacea@unacea.org</a> <a href="mailto:michela.magnanimo@unacea.org">michela.magnanimo@unacea.org</a>
CAI – Roma	<a href="mailto:segreteria@caiaagromec.it">segreteria@caiaagromec.it</a> <a href="mailto:guidotti@caiaagromec.it">guidotti@caiaagromec.it</a>
UNCAI – Corso Vittorio Emanuele II, 87 – 00186 Roma	<a href="mailto:segreteria@contoterzisti.it">segreteria@contoterzisti.it</a> <a href="mailto:ufficiostampa@contoterzisti.it">ufficiostampa@contoterzisti.it</a>

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

**MASSE VEICOLI RIMORCHIATI A TIMONE RIGIDO**

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