

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione.

Roma, 27 febbraio 1998

Il Ministro: PINTO

Registrato alla Corte dei conti l'8 aprile 1998
Registro n. 1 Politiche agricole, foglio n. 130

98A3669

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

DECRETO 6 aprile 1998.

Attuazione della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 che stabilisce per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale ed internazionale ed i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE ED IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 229 del Nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 1992 che, salvo i casi di attuazione disposti dalla legge comunitaria ai sensi dell'art. 4 della legge 9 marzo 1989, n. 86, delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie afferenti a materie disciplinate dallo stesso codice;

Visto il decreto 8 maggio 1995 di recepimento della direttiva 92/53/CEE che modifica la direttiva del Consiglio 70/156/CE relativa all'omologazione dei veicoli a motore e loro rimorchi, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 78 del 27 giugno 1995;

Visto il decreto 30 settembre 1978 di recepimento della direttiva 78/507/CEE che modifica la direttiva 76/114/CEE del Consiglio relativa all'omologazione dei tipi di veicoli a motore e dei loro rimorchi per quanto riguarda le targhette e le iscrizioni regolamentari pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 345 del 12 dicembre 1978;

Vista la direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 che stabilisce per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale ed internazionale ed

i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee n. L 235 del 17 settembre 1996 che, innovando in materia di masse e dimensioni e consolidando in un testo integrato tutte le direttive precedentemente emanate in materia, le abroga;

Considerato che la tonnellata è universalmente usata e riconosciuta come unità di misura per il peso dei veicoli e che pertanto, pur ammettendo che l'unità formale di peso è il newton, ai fini della chiarezza e più utile riferirsi ad essa;

Decretano:

Art. 1.

1. La presente direttiva si applica:

a) alle dimensioni dei veicoli a motore delle categorie M2, M3, e N2 e N3, e dei loro rimorchi della categoria 03 e 04, quali definiti nell'allegato II della direttiva 70/156/CEE del Consiglio del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;

b) ai pesi e a certe altre caratteristiche dei veicoli definiti alla lettera a) e specificati all'allegato I, punto 2, della presente direttiva.

2. Tutti i valori dei pesi indicati nell'allegato I valgono come norme di circolazione e quindi riguardano le condizioni di carico e non le norme costruttive che verranno definite in una successiva direttiva.

Art. 2.

1. Ai fini della presente direttiva, s'intende per:

«veicolo a motore», qualsiasi veicolo fornito di un motore di propulsione e circolante su strada con mezzi propri;

«rimorchio», qualsiasi veicolo destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore, ad esclusione dei semirimorchi, e che, per costruzione ed attrezzatura, è adibito al trasporto di merci;

«semirimorchio», qualsiasi veicolo destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore in modo che una parte del rimorchio poggi sul veicolo a motore e una parte sostanziale del suo peso e del peso del suo carico sia sopportata da tale veicolo, e che, per costruzione e attrezzature, è adibito al trasporto di merci;

«veicolo combinato»:

un autotreno costituito da un veicolo a motore cui è agganciato un rimorchio, oppure

un autoarticolato costituito da un veicolo a motore cui è agganciato un semirimorchio;

«veicolo condizionato», qualsiasi veicolo le cui sovrastrutture fisse o mobili siano specialmente attrezzate per il trasporto di merci a temperatura controllata ed in cui lo spessore di ciascuna delle pareti laterali, compreso l'isolamento, sia almeno pari a 45 mm;

«autobus», qualsiasi veicolo con più di nove posti a sedere, compreso quello del conducente, che, per costruzione e attrezzatura, è adibito al trasporto di persone e dei loro bagagli. Può avere uno o due livelli e può altresì trainare un rimorchio per bagagli;

«autosnodato», un autobus composto di due tronconi rigidi collegati tra loro da una sezione snodata. Su questo tipo di veicolo i compartimenti viaggiatori situati in ciascuno dei due tronconi rigidi sono comunicanti. La sezione snodata permette la libera circolazione dei viaggiatori tra i tronconi rigidi. La connessione e la disgiunzione delle due parti possono essere effettuate soltanto in un'officina;

«dimensioni massime autorizzate», le dimensioni massime per l'utilizzazione di un veicolo previste all'allegato I della presente direttiva;

«peso massimo autorizzato», il peso massimo per l'utilizzazione di un veicolo a pieno carico nel traffico internazionale;

«peso massimo autorizzato per asse», il peso massimo per l'utilizzazione nel traffico internazionale di un asse o gruppo di assi a pieno carico;

«carico indivisibile», un carico che non può, ai fini del trasporto stradale, essere diviso in due o più carichi senza comportare costi o rischi di danni inconsiderati e che non può, a causa delle sue masse o dimensioni, essere trasportato da un veicolo a motore, un rimorchio, un autotreno o un autoarticolato conformi sotto tutti gli aspetti alle disposizioni della presente direttiva;

«tonnellata», il peso esercitato dalla massa di una tonnellata e corrispondente a 9,8 kilonewton (kN).

Tutte le dimensioni massime autorizzate di cui all'allegato I sono misurate a norma dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE, senza tolleranza positiva.

Art. 3.

1. Uno Stato membro non può rifiutare o vietare l'uso nel proprio territorio:

nel traffico internazionale, dei veicoli immatricolati o immessi in circolazione in un altro Stato membro per ragioni inerenti ai pesi e alle dimensioni,

nel traffico nazionale, di veicoli per il trasporto di merci immatricolati o immessi in circolazione in un altro Stato membro per ragioni inerenti alle dimensioni,

se tali veicoli sono conformi ai valori limite di cui all'allegato I.

Tale disposizione si applica anche se:

a) i suddetti veicoli non sono conformi alle prescrizioni di detto Stato membro riguardanti talune caratteristiche relative ai pesi ed alle dimensioni, non disciplinate nell'allegato I;

b) l'autorità competente dello Stato membro in cui i veicoli sono immatricolati o immessi in circolazione ha autorizzato limiti non indicati nell'art. 4, paragrafo 1, superiori a quelli previsti nell'allegato I.

2. Tuttavia il paragrafo 1, secondo comma, lettera a), lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di esigere, nel debito rispetto della legislazione comunitaria, che i veicoli immatricolati o immessi in circolazione nel loro territorio siano conformi alle loro prescrizioni nazionali riguardanti caratteristiche relative ai pesi e alle dimensioni non disciplinate nell'allegato I.

3. Nel caso dei veicoli condizionati, gli Stati membri possono esigere che detti veicoli siano muniti di un documento o di una targhetta di attestazione ATP di cui all'accordo del 1° settembre 1970 sui trasporti internazionali di derrate deperibili e sui mezzi speciali che vanno impiegati per tali trasporti.

4. In applicazione del precedente comma, i veicoli condizionati circolanti nel territorio della Repubblica italiana dovranno essere muniti del documento o della targhetta di attestazione, ATP.

Art. 4.

1. Gli Stati membri non autorizzano nel loro territorio la normale circolazione dei veicoli o di veicoli combinati per il trasporto nazionale di merci non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4.

2. Tuttavia, gli Stati membri possono autorizzare nel loro territorio la circolazione di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto nazionale di merci non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punti 1.3, 2, 3, 4.1 e 4.3.

3. I veicoli o i veicoli combinati che superano le dimensioni massime possono essere ammessi a circolare unicamente se provvisti di autorizzazioni speciali, rilasciate, senza discriminazioni, dalle autorità competenti o in base a modalità non discriminatorie convenute caso per caso con tali autorità allorché detti veicoli o veicoli combinati trasportano o sono destinati al trasporto di carichi indivisibili.

4. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto di merci, che effettuano taluni attività di trasporto nazionale che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4.

Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti qualora ricorra una delle circostanze di cui alle lettere a) e b):

a) le attività di trasporto sono effettuate, nel territorio di uno Stato membro, da veicoli o veicoli combinati specializzati, in circostanze in cui esse non sono di norma effettuate da veicoli provenienti da altri Stati membri (ad esempio le attività legate allo sfruttamento delle foreste e all'industria forestale);

b) lo Stato membro che consente attività di trasporto nel suo territorio mediante veicoli o veicoli combinati le cui dimensioni differiscono da quelle previste nell'allegato I, autorizza anche l'utilizzazione di veicoli a motore, rimorchi e semirimorchi conformi alle dimensioni di cui all'allegato I, combinati in modo tale che si possa ottenere almeno la lunghezza di carico autorizzata in detto Stato membro affinché qualsiasi operatore possa beneficiare di pari condizioni di concorrenza (impostazione modulare).

Lo Stato membro interessato che deve adeguare la sua infrastruttura stradale perché ricorra la circostanza di cui alla lettera b), può tuttavia vietare, sino al 31 dicembre 2003 al più tardi, la circolazione nel suo territorio, nel trasporto nazionale di merci, di veicoli o veicoli combinati che oltrepassano le norme nazionali vigenti per quanto concerne le dimensioni, fermo restando che la legislazione nazionale continua ad applicarsi ad ogni vettore comunitario in modo non discriminatorio.

Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate in applicazione del presente paragrafo.

5. Gli Stati membri possono autorizzare i veicoli o i veicoli combinati che sfruttano nuove concezioni o nuove tecnologie e che non sono conformi ad una o più prescrizioni della presente direttiva ad effettuare talune operazioni di trasporto locale, durante un periodo di prova. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

6. Gli Stati membri possono autorizzare fino al 31 dicembre 2006 la circolazione nel loro territorio di veicoli o veicoli combinati adibiti al trasporto di merci e immatricolati o immessi in circolazione anteriormente all'entrata in vigore della direttiva le cui dimen-

sioni superino quelle stabilite all'allegato I punti 1.1, 1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4, a motivo di precedenti disposizioni nazionali o di metodi di misura differenti.

7. In applicazione del precedente comma i veicoli isolati o combinati, adibiti al trasporto di merci, immatricolati o immessi in circolazione in Italia prima della entrata in vigore della direttiva recepita dal presente decreto, le dimensioni dei quali superano quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4, potranno continuare a circolare nel territorio della Repubblica italiana fino al 31 dicembre del 2006.

Art. 5.

1. Fatto salvo il disposto dell'art. 4, paragrafo 6:

a) ai fini dell'applicazione dell'art. 3, gli autoarticolati immessi in circolazione anteriormente al 1° gennaio 1991, e che non sono conformi alle disposizioni di cui ai punti 1.6 e 4.4 dell'allegato I, si considerano conformi a tali disposizioni se non superano la lunghezza totale di 15,50 m;

b) ai fini dell'applicazione dell'art. 3 gli autotreni i cui veicoli a motore sono immessi in circolazione anteriormente al 31 dicembre 1991 e che, non sono conformi alle disposizioni di cui ai punti 1.7 e 1.8 dell'allegato I sono considerati, fino al 31 dicembre 1998, conformi a tali disposizioni se non superano la lunghezza totale di 18,00 m.

Art. 6.

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che i veicoli di cui all'articolo 1, conformi, alla presente direttiva, siano muniti di una delle prove indicati alle lettere a), b) e c):

a) una combinazione delle due targhette seguenti:

la «targhetta del costruttore», redatta e apposta conformemente alla direttiva 76/114/CEE;

la targhetta relativa alle dimensioni conformi all'allegato III, redatta e apposta conformemente alla direttiva 76/114/CEE;

b) una targhetta unica, redatta e apposta conformemente alla direttiva 76/114/CEE, contenente le informazioni delle due targhette menzionate alla lettera a);

c) un documento unico rilasciato dall'autorità competente dello Stato membro nel quale il veicolo è immatricolato o immesso in circolazione. Tale documento deve contenere rubriche e informazioni uguali a quelle figuranti nelle targhette menzionate alla lettera a). Esso sarà conservato in luogo facilmente accessibile al controllo e sufficientemente protetto.

2. Qualora le caratteristiche del veicolo non corrispondano più a quelle indicate sulla prova di conformità, lo Stato membro in cui il veicolo è immatricolato prende le misure necessarie ad assicurare la modifica della prova di conformità.

3. Le targhette e i documenti di cui al paragrafo 1 sono riconosciuti dagli Stati membri come prova della conformità dei veicoli prevista dalla presente direttiva.

4. I veicoli muniti di una prova di conformità possono essere sottoposti a:

controlli a campione per quanto riguarda le norme comuni relative ai pesi;

controlli solo in caso di sospetto di non conformità alla presente direttiva, per quanto riguarda le norme comuni relative alle dimensioni.

5. La colonna centrale della prova di conformità relativa ai pesi indica, se del caso, i valori comunitari in materia di pesi applicabili al veicolo in questione. Per i veicoli menzionati all'allegato I punto 2.2.2, lettera c), la menzione «44 t» è scritta tra parentesi sotto il peso massimo autorizzato del veicolo combinato.

6. Ogni Stato membro può decidere, per qualsiasi veicolo immatricolato o immesso in circolazione sul proprio territorio che i pesi massimi autorizzati dalla propria legislazione nazionale siano indicati nella prova di conformità nella colonna di sinistra e che i pesi tecnicamente ammissibili siano indicati nella colonna di destra.

7. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministero dei trasporti e della navigazione emanerà le disposizioni necessarie per la applicazione del presente articolo.

Art. 7.

1. La presente direttiva non osta alla applicazione delle disposizioni vigenti in ogni Stato membro in materia di circolazione stradale che permettono di limitare pesi e/o dimensioni dei veicoli su talune strade o opere di ingegneria civile, indipendentemente dallo Stato di immatricolazione o di messa in circolazione di tali veicoli.

Art. 8.

1. Le disposizioni dell'articolo 3 non si applicano in Irlanda e nel Regno Unito fino al 31 dicembre 1998:

a) per quanto riguarda le norme di cui all'allegato I, punti 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 e 3.3.2:

ad eccezione degli autoarticolati di cui al punto 2.2.2;

I) se il loro peso totale a pieno carico non supera 38 tonnellate;

II) se il peso di ogni asse tridem, alle distanze assiali specificate al punto 3.3.2, non supera 22,5 tonnellate,

ad eccezione dei veicoli di cui ai punti 2.2.3, 2.2.4, 2.3 e 2.4 il cui peso totale a pieno carico non superi:

I) 35 tonnellate per i veicoli di cui ai punti 2.2.3 e 2.2.4;

II) 17 tonnellate per i veicoli di cui al punto 2.3.1;

III) 30 tonnellate per i veicoli di cui al punto 2.3.3, fatta salva l'osservanza delle condizioni specificate a detto punto e al punto 4.3;

IV) 27 tonnellate per i veicoli di cui al punto 2.4;

b) per quanto riguarda la norma di cui all'allegato I, punto 3.4, ad eccezione dei veicoli di cui al punto 2.2, 2.3 e 2.4, se il carico per asse motore non supera 10,5 tonnellate.

Art. 9.

1. Per quanto riguarda la norma di cui all'allegato I, punto 1.2 a) gli Stati membri possono rifiutare o vietare l'uso nel loro territorio, fino al 31 dicembre 1999, di autobus con larghezza superiore a 2,50 m.

Art. 10.

1. Le direttive elencate nell'allegato IV, parte A sono abrogate, alla data di cui all'articolo 11, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento che figurano nell'allegato IV, parte B.

I riferimenti delle direttive abrogate devono intendersi come riferimenti alla presente direttiva e devono essere letti secondo la tabella di concordanza che figura all'allegato V.

Art. 11.

1. Le disposizioni del presente decreto entrano in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

2. Gli allegati al presente decreto ne costituiscono parte integrante.

Roma, 6 aprile 1998

*Il Ministro dei trasporti
e della navigazione*
BURLANDO

Il Ministro dei lavori pubblici
COSTA

ALLEGATO I

PESI E DIMENSIONI MASSIME E CARATTERISTICHE CONNESSE DEI VEICOLI

- | | | |
|--------|--|---------|
| 1. | Dimensioni massime autorizzate dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a) | |
| 1.1. | <i>Lunghezza massima:</i> | |
| | — veicolo a motore | 12,00 m |
| | — rimorchio | 12,00 m |
| | — autoarticolato | 16,50 m |
| | — autotreno | 18,75 m |
| | — autosnodato | 18,00 m |
| 1.2. | <i>Larghezza massima:</i> | |
| | a) tutti i veicoli | 2,55 m |
| | b) sovrastrutture dei veicoli condizionati | 2,60 m |
| 1.3. | <i>Altezza massima (tutti i veicoli)</i> | 4,00 m |
| 1.4. | Sono compresi nei valori di cui ai punti 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 le sovrastrutture amovibili e gli elementi standardizzati di carico quali i container | |
| 1.5. | Ogni veicolo a motore o veicolo combinato in movimento deve potersi iscrivere in una corona circolare dal raggio esterno di 12,50 m e dal raggio interno di 5,30 m | |
| 1.6. | Avanzamento massimo sull'asse della ralla rispetto alla parte posteriore del semirimorchio | 12,00 m |
| 1.7. | Distanza massima misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e dell'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato, meno la distanza fra la parte posteriore del veicolo a motore e la parte anteriore del rimorchio | 15,65 m |
| 1.8. | Distanza massima, misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato | 16,40 m |
| 2. | Peso massimo autorizzato dei veicoli (in tonnellate) | |
| 2.1. | <i>Veicoli facenti parte di un veicolo combinato</i> | |
| 2.1.1. | Rimorchi a 2 assi | 18 t |

| | | |
|----------|---|---|
| 2.1.2. | Rimorchi a 3 assi | 24 t |
| 2.2. | <i>Veicoli combinati</i> | |
| 2.2.1. | Autotreni a 5 o 6 assi | |
| | a) Veicolo a motore a 2 assi con rimorchio a 3 assi | 40 t |
| | b) Veicolo a motore a 3 assi con rimorchio a 2 o 3 assi | 40 t |
| 2.2.2. | Autoarticolati a 5 o 6 assi | |
| | a) veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi | 40 t |
| | b) veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi | 40 t |
| | c) veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi che trasporta, sotto forma di trasporto combinato, un container ISO di 40 piedi | 44 t |
| 2.2.3. | Autotreni a 4 assi composti da un veicolo a motore a 2 assi e da un rimorchio a 2 assi | 36 t |
| 2.2.4. | Autoarticolati a 4 assi composti da un veicolo a motore a 2 assi e da un semirimorchio a 2 assi, se la distanza assiale del semirimorchio: | |
| 2.2.4.1. | è pari o superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,8 m | 36 t |
| 2.2.4.2. | è superiore a 1,8 m | 36 t + 2 t di tolleranza quando il peso massimo autorizzato del veicolo a motore (18 t) e il peso massimo autorizzato dell'asse tandem del semirimorchio (20 t) sono rispettati e l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti sul piano comunitario secondo la definizione di cui all'allegato II |
| 2.3. | <i>Veicoli a motore</i> | |
| 2.3.1. | Veicoli a motore a 2 assi | 18 t |
| 2.3.2. | Veicoli a motore a 3 assi | - 25 t - 26 t quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti sul piano comunitario, secondo la definizione di cui all'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t |
| 2.3.3. | Veicoli a motore a 4 assi con 2 assi sterzanti | 32 t quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti sul piano comunitario, secondo la definizione di cui all'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t |
| 2.4. | <i>Autosnodati a 3 assi</i> | 28 t |

| | | |
|--------|--|---|
| 3. | Peso massimo autorizzato per asse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b) (in tonnellate) | |
| 3.1. | <i>Assi semplici</i> Asse con motore semplice | 10 t |
| 3.2. | <i>Assi tandem dei rimorchi e semirimorchi</i> La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale: | |
| 3.2.1. | e inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$) | 11 t |
| 3.2.2. | e pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) | 16 t |
| 3.2.3. | e pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) | 18 t |
| 3.2.4. | e pari o superiore a 1,8 m ($1,8 \leq d$) | 20 t |
| 3.3. | <i>Assi tridem dei rimorchi e semirimorchi</i> La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale: | |
| 3.3.1. | e pari o inferiore a 1,3 m ($d \leq 1,3$) | 21 t |
| 3.3.2. | e superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$) | 24 t |
| 3.4. | <i>Asse motore</i> | |
| 3.4.1. | Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2 | 11,5 t |
| 3.4.2. | Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2.3, 2.2.4, 2.3 e 2.4 | 11,5 t |
| 3.5. | <i>Assi tandem dei veicoli a motore</i> La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale: | |
| 3.5.1. | e inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$ m) | 11,5 t |
| 3.5.2. | e pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$) | 16 t |
| 3.5.3. | e pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$) | - 18 t - 19 t |
| | | quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti sul piano comunitario, secondo la definizione di cui all'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t |

4. **Caratteristiche connesse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b)**
- 4.1. *Tutti i veicoli*
Il carico sull'asse motore o sugli assi motori di un veicolo o di un veicolo combinato non deve essere inferiore al 25% del peso totale a pieno carico del veicolo o del veicolo combinato, se impiegato nel traffico internazionale
- 4.2. *Autotreni*
La distanza tra l'asse posteriore di un veicolo a motore e l'asse anteriore di un rimorchio non deve essere inferiore a 3,00 m
- 4.3. *Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse*
Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 assi non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo
- 4.4. *Semirimorchi*
L'avanzamento, misurato orizzontalmente, sull'asse della ralla rispetto ad un punto qualsiasi della parte anteriore del semirimorchio non deve essere superiore a 2,04 m

ALLEGATO II

CONDIZIONI PER L'EQUIVALENZA TRA TALUNE SOSPENSIONI NON PNEUMATICHE E LE SOSPENSIONI PNEUMATICHE PER L'ASSE MOTORE O GLI ASSI MOTORE DEL VEICOLO

1. DEFINIZIONE DI SOSPENSIONE PNEUMATICA

Un sistema di sospensione è considerato di tipo pneumatico se almeno il 75 % del suo effetto molla è determinato da un dispositivo pneumatico.

2. EQUIVALENZA

Una sospensione è riconosciuta equivalente ad una sospensione pneumatica se è conforme ai requisiti sotto elencati:

- 2.1. durante l'oscillazione verticale libera transitoria a bassa frequenza della massa sospesa su un carrello o un asse motore, i valori misurati della frequenza e dello smorzamento con la sospensione sottoposta al suo carico massimo devono essere compresi nei limiti indicati ai punti da 2.2 a 2.5;
- 2.2. ciascuno degli assi deve essere munito di ammortizzatori idraulici. Su carrelli ad assi tandem tali ammortizzatori devono essere disposti in modo da ridurre al minimo l'oscillazione del carrello;
- 2.3. il tasso medio di smorzamento D deve essere superiore al 20 % dello smorzamento critico per le sospensioni con ammortizzatori idraulici in condizioni normali di funzionamento;
- 2.4. il tasso massimo di smorzamento delle sospensioni in cui tutti gli ammortizzatori idraulici siano stati rimossi o inattivati non deve essere superiore al 50 % del tasso medio di smorzamento D ;
- 2.5. la frequenza massima della massa sospesa sul carrello o sull'asse motore nell'oscillazione verticale libera transitoria non dev'essere superiore a 2 Hz;
- 2.6. la definizione della frequenza e dello smorzamento delle sospensioni è riportata nel paragrafo 3. Le modalità di prova per la misurazione della frequenza e dello smorzamento sono riportate nel paragrafo 4.

3. DEFINIZIONE DI FREQUENZA E DI SMORZAMENTO

Nella presente definizione, si considera una massa M (kg) sospesa su un carrello o su un asse motore. L'asse — o il carrello — presenta una rigidità verticale totale tra la superficie della strada e la massa sospesa pari a K newton/metro (N/m) e un coefficiente di smorzamento totale pari a C newton/metro al secondo (N/ms); lo spostamento verticale della massa sospesa è Z . L'equazione del moto, per l'oscillazione libera della massa sospesa, è la seguente:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

La frequenza di oscillazione della massa sospesa F (rad/sec) è:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Lo smorzamento è critico quando $C = C_0$,

dove

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Il tasso di smorzamento quale frazione dello smorzamento critico è: C/C_0 .

Durante l'oscillazione transitoria libera della massa sospesa, il moto verticale della massa è rappresentato da una sinusoide sempre più smorzata (figura 2). La frequenza si può valutare misurando il tempo per tanti cicli di oscillazione quanto è dato osservare. Lo smorzamento si può valutare misurando l'altezza dei massimi (picchi) successivi dell'oscillazione nella stessa direzione. Indicando

con A_1 e A_2 l'ampiezza dei massimi del primo e del secondo ciclo dell'oscillazione, il tasso di smorzamento D è il seguente:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

dove «ln» è il logaritmo naturale del rapporto tra le ampiezze.

4. MODALITÀ DI PROVA

Per il calcolo pratico del tasso di smorzamento D , del tasso di smorzamento in assenza di ammortizzatori idraulici e della frequenza della sospensione F , si procede nel modo seguente:

- a) il veicolo, carico, è guidato a bassa velocità (5 km/h + 1 km/h) su un gradino di 80 mm di altezza avente il profilo indicato nella figura 1. L'oscillazione transitoria di cui occorre analizzare la frequenza e lo smorzamento è quella che si verifica dopo che le ruote dell'asse motore hanno superato il gradino; oppure
- b) il veicolo, carico, è tirato verso il basso agendo sul telaio, in modo da portare il carico sull'asse motore a una volta e mezza il suo valore statico massimo; il veicolo viene quindi sbloccato di colpo e se ne analizza l'oscillazione successiva; oppure
- c) il veicolo, carico, è tirato verso l'alto agendo sul telaio, in modo che la massa sospesa sia sollevata di 80 mm rispetto all'asse motore. Il veicolo viene poi lasciato cadere di colpo e se ne analizza l'oscillazione successiva; oppure
- d) il veicolo, carico, è sottoposto ad altri metodi di prova qualora il costruttore abbia dimostrato in modo convincente al servizio tecnico l'equivalenza di detti metodi.

Il veicolo deve essere munito, tra l'asse motore e il telaio, direttamente sull'asse motore, di un trasduttore dello spostamento verticale. Dal tracciato fornito dal dispositivo in questione si può misurare l'intervallo di tempo tra il primo e il secondo massimo (picco) di compressione per ottenere la frequenza F e l'ampiezza dell'oscillazione, per ottenere il tasso di smorzamento. Nei carrelli ad asse tandem, i trasduttori dello spostamento verticale dovrebbero essere alloggiati tra ciascuno degli assi motori e il telaio, direttamente su questo.

Figura 1

Gradino per prove di sospensione

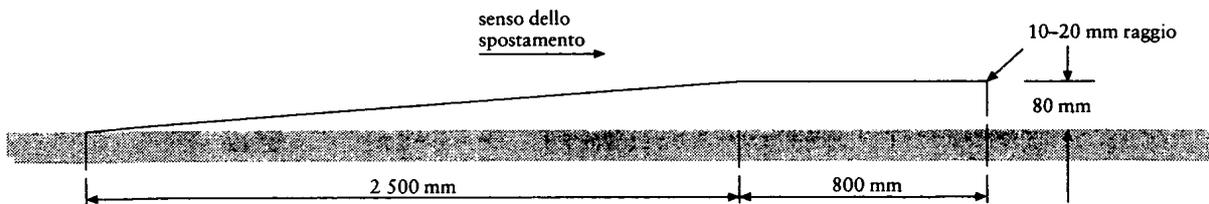
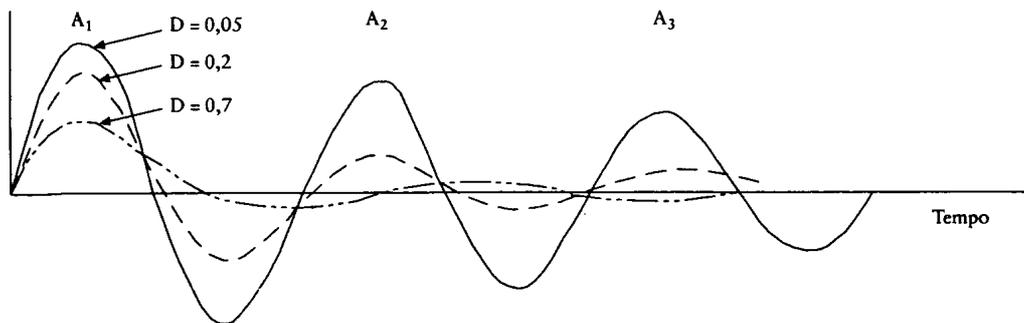


Figura 2

Riposta di smorzamento transitorio



ALLEGATO III

TARGHETTA RELATIVA ALLE DIMENSIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 6, PARAGRAFO 1,
LETTERA a)

- I. La targhetta relativa alle dimensioni, fissata se possibile accanto a quella prevista dalla direttiva 76/114/CEE, contiene le indicazioni seguenti:
1. Nome del costruttore⁽¹⁾.
 2. Numero di identificazione del veicolo⁽¹⁾.
 3. Lunghezza (L) del veicolo a motore, del rimorchio o del semirimorchio.
 4. Larghezza (W) del veicolo a motore, del rimorchio o del semirimorchio.
 5. Dati per la misurazione della lunghezza dei veicoli combinati:
 - la distanza (a) fra la parte anteriore del veicolo a motore e il centro del dispositivo d'aggancio (gancio di traino o ralla); nel caso di una ralla con vari punti d'aggancio, vanno indicati i valori minimo e massimo (a_{\min} e a_{\max});
 - la distanza (b) fra il centro del dispositivo del rimorchio (occhione) o del semirimorchio (perno d'aggancio) e la parte posteriore del rimorchio o semirimorchio; nel caso di un dispositivo con vari punti d'aggancio, vanno indicati i valori minimo e massimo (b_{\min} e b_{\max}).
- La lunghezza dei veicoli combinati è la lunghezza misurata quando il veicolo a motore, il rimorchio o il semirimorchio sono disposti in linea retta.
- II. I valori indicati sulla prova di conformità devono rispecchiare esattamente le misure effettuate direttamente sul veicolo.

⁽¹⁾ Queste indicazioni non devono essere ripetute quando il veicolo è munito di una targhetta unica contenente dati relativi ai pesi e alle dimensioni.

ALLEGATO IV

PARTE A

DIRETTIVE ABROGATE

(ai sensi dell'articolo 10)

- Direttiva 85/3/CEE relativa ai pesi, alle dimensioni e a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali e successive modifiche:
 - Direttiva 86/360/CEE
 - Direttiva 88/218/CEE
 - Direttiva 89/338/CEE
 - Direttiva 89/460/CEE
 - Direttiva 89/461/CEE
 - Direttiva 91/60/CEE
 - Direttiva 92/7/CEE
- Direttiva 86/364/CEE relativa alla prova di conformità dei veicoli alla direttiva 85/3/CEE relativa ai pesi, alle dimensioni e a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali.

PARTE B

| <i>Direttiva</i> | <i>Data limite di recepimento</i> |
|--|--|
| 85/3/CEE (GU n. L 2 del 3. 1. 1985, pag. 14) | 1° luglio 1986 1° gennaio 1990 |
| 86/360/CEE (GU n. L 217 del 5. 8. 1986, pag. 19) | 1° gennaio 1992 |
| 86/364/CEE (GU n. L 221 del 7. 8. 1986, pag. 48) | 29 luglio 1987 |
| 88/218/CEE (GU n. L 98 del 15. 4. 1988, pag. 48) | 1° gennaio 1989 |
| 89/338/CEE (GU n. L 142 del 25. 5. 1989, pag. 3) | 1° luglio 1991 1° gennaio 1992 1° gennaio 1993 |
| 89/460/CEE (GU n. L 226 del 3. 8. 1989, pag. 5) | |
| 89/461/CEE (GU n. L 226 del 3. 8. 1989, pag. 7) | 1° gennaio 1991 |
| 91/60/CEE (GU n. L 37 del 9. 2. 1991, pag. 37) | 30 settembre 1991 |
| 92/7/CEE (GU n. L 57 del 2. 3. 1992, pag. 29) | 31 dicembre 1992 |

ALLEGATO V
TABELLA DI CONCORDANZA

| Presente direttiva | 85/3/CEE | 86/360/CEE | 86/364/CEE | 88/218/CEE | 89/338/CEE | 89/460/CEE | 89/461/CEE | 91/60/CEE | 92/7/CEE |
|---|---|------------|------------------------------------|------------|-----------------------------|------------|-----------------------------|-----------------------------|----------|
| Articolo 1 para- grafo 1 | Articolo 1 para- grafo 1 | | | | | | | | |
| Articolo 1 para- grafo 1, lettera a) | — | | | | | | | | |
| Articolo 1 para- grafo 1, lettera b) | Articolo 1 para- grafo 1, lettera b) | | | | | | | | |
| Articolo 1 para- grafo 2 | Articolo 1 para- grafo 2 | | | | | | | | |
| Articolo 2, trattini 1-4, 6-10 | | | | | Articolo 1 para- grafo 2 | | | | |
| Articolo 2, trattini 5 e 11-12 | — | | | | | | | | |
| Articolo 2, ultimo comma | — | | | | | | | | |
| Articolo 3 para- grafo 1 | — | | | | | | | | |
| Articolo 3 para- grafo 1, lettere a) e b) | Articolo 3 para- grafo 1, lettere a) e b) | | | | | | | | |
| Articolo 3 para- grafo 2 | Articolo 3 para- grafo 2 | | | | | | | | |
| Articolo 3 para- grafo 3 | — | | | | | | | | |
| Articolo 4 | — | | | | | | | | |
| Articolo 5 lettera a) | | | | | | | Articolo 1 para- grafo 1 | | |
| Articolo 5 lettera b) | | | | | | | | Articolo 1 para- grafo 1 | |
| Articolo 6 para- grafi da 1 a 4 | | | Articolo 1 para- grafi da 1 a 4 | | | | | | |

| Presente direttiva | 85/3/CEE | 86/360/CEE | 86/364/CEE | 88/218/CEE | 89/338/CEE | 89/460/CEE | 89/461/CEE | 91/60/CEE | 92/7/CEE |
|---------------------------------|---------------------------------|------------|----------------------------|------------|------------|------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------------------|
| Articolo 6 paragrafi 5 e 6 | | | Articolo 2 paragrafi 1 e 2 | | | | | | |
| Articolo 7 | Articolo 6 | | | | | | | | |
| Articolo 8 | | | | | | Articolo 1 | | | |
| Articoli da 9 a 12 | — | | | | | | | | |
| Articolo 13 | Articolo 9 | | | | | | | | |
| Allegato I | Allegato I | | | | | | | | |
| Punto 1 | Punto 1 | | | | | | | | |
| Punto 1.1, trattini 1, 2, 3, 5 | | | | | | | | Articolo 1 paragrafo 2 | |
| Punto 1.1, trattino 4 | — | | | | | | | | |
| Punto 1.2, lettera a) | — | | | | | | | | |
| Punto 1.2, lettera b) | — | | | | | | | | |
| Punti 1.3-1.5 | Punti 1.3-1.5 | | | | | | | | |
| Punto 1.6 | | | | | | | Articolo 1 paragrafo 3 | | |
| Punto 1.7 | | | | | | | | Articolo 1 paragrafo 3 | |
| Punto 1.8 | — | | | | | | | | |
| Punto 2.2.2.1, lettera b) | Punto 2.2.2.1, lettera b) | | | | | | | | |
| Punto 2.2.2, lettere da a) a c) | Punto 2.2.2, lettere da a) a c) | | | | | | | | |
| Punto 2.2.3 | | | | | | | | | |
| Punto 2.2.4.1 | | | | | | Articolo 1 paragrafo 5, lettera b) | | | |
| Punto 2.2.4.2 | | | | | | | | | Articolo 1 paragrafo 1, lettera a) |

| Presente direttiva | 85/3/CEE | 86/360/CEE | 86/364/CEE | 88/218/CEE | 89/338/CEE | 89/460/CEE | 89/461/CEE | 91/60/CEE | 92/7/CEE |
|-----------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------|------------|---|------------|-----------------------------|-----------|---|
| Punto 2.3- Punto 2.3.1 | | | | | Articolo 1 para- grafo 5, lettera c) | | | | |
| Punto 2.3.2- Punto 2.3.3 | | | | | | | | | Articolo 1 para- grafo 1, lettere b) e c) |
| Punto 2.4 | | | | | Articolo 1 para- grafo 5, lettera c) | | | | |
| Punto 3- Punto 3.3.2 | Punto 3- Punto 3.3.2 | | | | | | | | |
| Punto 3.4- Punto 3.4.1 | | Articolo 1 para- grafo 3 | | | | | | | |
| Punto 3.4.2- Punto 3.5.2 | | | | | Articolo 1 para- grafo 5, lettera d) | | | | |
| Punto 3.5.3 | | | | | | | | | Articolo 1 para- grafo 1, lettera d) |
| Punto 4- Punto 4.2 | Punto 4- Punto 4.2 | | | | | | | | |
| Punto 4.3 | | | | | Articolo 1 para- grafo 5, lettera c) | | | | |
| Punto 4.4 | | | | | | | Articolo 1 para- grafo 4 | | |
| Allegato II | | | | | | | | | Allegato III |
| Allegato III | | | Allegato | | | | | | |

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

1. Nota all'art. 4, comma 2.

Le norme che regolano i pesi e le dimensioni dei veicoli e delle combinazioni di veicoli adibiti al trasporto nazionale di merci nel territorio della Repubblica italiana sono stabilite:

a) all'art. 61 del Codice della strada, il cui testo qui di seguito riportato nella versione modificata dal D.L. 4 ottobre 1996, n. 517 convertito dalla legge 4 dicembre 1996, n. 611:

«Art. 61. — 1. Fatto salvo quanto disposto nell'art. 10 e nei commi successivi del presente articolo, ogni veicolo compreso il suo carico deve avere:

a) larghezza massima non eccedente 2,55 m; nel computo di tale larghezza non sono comprese le sporgenze dovute ai retrovisori, purché mobili;

b) altezza massima non eccedente 4 m; per gli autobus e i filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani circolanti su itinerari prestabiliti è consentito che tale altezza sia di 4,30 m;

c) lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non eccedente 12 m, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati. Nel computo della suddetta lunghezza non sono considerati i retrovisori, purché mobili. Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci o portabagagli applicate posteriormente a sbalzo, in deroga alla predetta lunghezza massima secondo direttive stabilite con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della MCTC.

2. Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di 16,50 m, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; gli autosnodati e filonodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di 18 m; gli autotreni e filotreni non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 m, in conformità alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministero dei trasporti e della navigazione.

3. Le caratteristiche costruttive e funzionali, delle autocaravan e dei caravan sono stabilite con decreto del Ministero dei trasporti.

4. La larghezza massima dei veicoli per trasporto di merci deperibili in margine di temperatura controllata (ATP) può raggiungere il valore di 2,60 m, escluse le sporgenze dovute ai retrovisori, purché mobili.

5. Ai fini della inscrivibilità in curva dei veicoli e dei complessi di veicoli, il regolamento stabilisce le condizioni da soddisfare e le modalità di controllo.

6. I veicoli che per specifiche esigenze funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, i limiti di sagoma stabiliti nei precedenti commi possono essere ammessi alla circolazione come veicoli o trasporti eccezionali se rispondenti alle apposite norme contenute nel regolamento.

7. Chiunque circola con un veicolo o con un complesso di veicoli compreso il carico che supera i limiti di sagoma stabiliti dal presente articolo, salvo che lo stesso costituisca trasporto eccezionale, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da L. 587.500 a L. 2.350.000. Per la prosecuzione del viaggio si applicano le disposizioni contenute nell'art. 164, comma 9»;

b) all'art. 216 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada, il cui testo è qui di seguito riportato nella versione modificata dal decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517 convertito dalla legge 4 dicembre 1996, n. 517:

«Art. 216. — 1. La lunghezza massima di 16,50 m è consentita per gli autoarticolati di cui l'avanzamento dell'asse della ralla, misurato orizzontalmente rispetto alla parte posteriore del semirimorchio, risulti non superiore a 12,00 m e, rispetto ad un punto qualsiasi della parte anteriore ed semirimorchio, risulti non superiore a 2,04 m. Qualora non si verifichi anche una sola delle condizioni, la lunghezza degli autoarticolati non può superare 15,50 m, fermo restando quanto stabilito in proposito dalla direttiva 85/3/CEE e successive modificazioni.

2. La lunghezza massima di 18,35 m non è consentita per gli autotreni ed i filotreni che presentano una distanza massima di 16,65 m, misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra l'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato, meno la distanza massima di 16,00 m, sempre misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra l'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato. Qualora non si verifichi anche una sola delle dette condizioni, la lunghezza degli autotreni e dei filotreni non può superare 18,00 m, fermo restando quanto stabilito in proposito dalla direttiva 85/3/CEE e successive modificazioni.

3. Il Ministro dei trasporti, con decreto emesso di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, può determinare per gli autoarticolati, per gli autotreni e per i filotreni valori dimensionali diversi da quelli indicati ai commi 1 e 2»;

c) all'art. 217 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada qui di seguito riportato:

«Art. 217. — 1. Ogni veicolo a motore, o complesso di veicoli, compreso il relativo carico deve potersi inscrivere in una corona circolare (fascia d'ingombro) di raggio esterno 12,50 m e raggio interno 5,30 m. Per i complessi di veicoli deve, inoltre, essere verificata la condizione di iscrizione del complesso entro la zona racchiusa dalla curva di minor raggio descritta dal veicolo trattore, nonché la possibilità di transito su curve altimetriche della superficie stradale.

2. Ai veicoli impiegati per il trasferimento di carrozzerie prive di carico utile, riconosciute idonee per il trasporto di merci deperibili in regime di temperatura controllata (ATP) che soddisfano le condizioni del comma 1, si applica, nei soli confronti delle predette carrozzerie, il limite per la larghezza massima prevista all'art. 61 comma 4, del Codice.

3. ...

4. ...».

2. Nota all'art. 4, comma 3.

Le norme che regolano nel territorio della Repubblica italiana la circolazione di veicoli eccezionali ed i trasporti in condizioni di eccezionalità sono stabilite all'art. 10 del Codice della strada che qui di seguito si riporta:

1. È eccezionale il veicolo che nella propria configurazione di marcia superi, per specifiche esigenze funzionali, i limiti di sagoma o massa stabiliti negli artt. 61 e 62 (a);

2. È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità:

a) il trasporto di una o più cose indivisibili che, per le loro dimensioni, determinano eccedenza rispetto ai limiti di sagoma stabiliti dall'art. 61, ma sempre nel rispetto dei limiti di massa stabiliti nell'art. 62; insieme con le cose indivisibili possono essere trasportate anche altre cose non eccedenti per dimensioni i limiti dell'art. 61, sempreché non vengano superati i limiti di massa stabiliti dall'art. 62;

b) il trasporto di blocchi di pietre naturali o di manufatti indivisibili, prodotti siderurgici e industriali compresi i coils e i laminati grezzi, eseguito con veicoli eccezionali, fino alla concorrenza della massa complessiva riportata nelle rispettive carte di circolazione e comunque in numero non superiore a tre unità, purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali e la predetta massa complessiva non sia superiore a 40 t se isolati ed 86 t se complessi; i richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile (a).

3. È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità anche quello effettuato con veicoli:

a) il cui carico indivisibile sporge posteriormente oltre la sagoma del veicolo di più di 3/10 della lunghezza del veicolo stesso;

b) che, pur avendo un carico indivisibile sporgente posteriormente meno di 3/10, hanno lunghezza, compreso il carico, superiore alla sagoma limite in lunghezza propria di ciascuna categoria di veicoli;

c) il cui carico indivisibile sporge anteriormente oltre la sagoma del veicolo;

d) isolati o costituenti autotreno ovvero autoarticolati, purché il carico non sporga anteriormente dal semirimorchio, caratterizzati in modo permanente da particolari attrezzature risultanti dalle rispettive carte di circolazione, destinati esclusivamente al trasporto di veicoli che eccedono i limiti previsti dall'art. 61;

e) isolati o costituenti autotreno, ovvero autoarticolati allestiti per il trasporto esclusivo di container o casse mobili di tipo unificato, eccedenti le dimensioni stabilite dall'art. 61 o le masse stabilite nell'art. 62 (2);

f) mezzi d'opera definiti all'art. 54, comma 1, lett. n) quando eccedono i limiti di massa stabiliti dall'art. 62;

g) con carrozzeria ad altezza variabile che effettuano trasporti di animali vivi (a).

4. Si intendono per cose indivisibili, ai fini delle presenti norme, quelle per le quali la riduzione delle dimensioni o delle masse, entro i limiti degli articoli 61 o 62, può recare danni o compromettere la funzionalità delle cose ovvero pregiudicare la sicurezza del trasporto.

5. I veicoli eccezionali possono essere utilizzati solo dalle aziende che esercitano ai sensi di legge l'attività del trasporto eccezionale ovvero in uso proprio per necessità inerenti l'attività aziendale; l'immatricolazione degli stessi veicoli potrà avvenire solo a nome e nella disponibilità delle predette aziende (a).

6. I trasporti ed i veicoli eccezionali sono soggetti a specifica autorizzazione alla circolazione, rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari e dalle regioni per la rimanente rete viaria. Non sono soggetti ad autorizzazione i veicoli:

a) di cui al comma 3, lett. d), quando, ancorché per effetto del carico non eccedano in altezza 4,20 m e non eccedano in lunghezza di oltre il 12%, con il limite massimo di 13,44 m per gli autoveicoli isolati, 20,16 m per gli autotreni e 17,36 m per gli autoarticolati; tale eccedenza può essere anteriore e posteriore, oppure soltanto posteriore, per i veicoli isolati o costituenti autotreno, e soltanto posteriore per gli autoarticolati, a condizione che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano comprese esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate nell'art. 167, comma 4;

b) di cui al comma 3, lettera e) e lettera g), quando non eccedano l'altezza di 4,30 m con il carico e le altre dimensioni stabilite dall'art. 61 o le masse stabilite dall'art. 62, a condizione che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano comprese esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate nell'art. 167, comma 4 (a).

7. I veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lettera n), classificati mezzi d'opera e che eccedono i limiti di massa stabiliti nell'art. 62, non sono soggetti ad autorizzazione alla circolazione a condizione che:

a) non superino i limiti di massa indicati nel comma 8 e comunque i limiti dimensionali dell'art. 61;

b) circolino nelle strade o in tratti di strade che nell'archivio di cui all'art. 226 risultino transitabili per detti mezzi, fermo restando quanto stabilito dal comma 4 dello stesso art. 226;

c) da parte di chi esegue il trasporto sia verificato che lungo il percorso non esistano limitazioni di massa totale a pieno carico o per asse segnalate dai prescritti cartelli;

d) per essi sia stato corrisposto l'indennizzo di usura di cui all'art. 34.

Qualora non siano rispettate le condizioni di cui alle lettere a), b) e c) i suddetti mezzi devono richiedere l'apposita autorizzazione prevista per tutti gli altri trasporti eccezionali.

8. La massa massima complessiva a pieno carico dei mezzi d'opera, purché l'asse più caricato non superi le 13 t, non può eccedere:

a) veicoli a motore isolati:

due assi: 20 t;

tre assi: 33 t;

- quattro o più assi, con due assi anteriori direzionali: 40 t;

b) complessi di veicoli:

- quattro assi: 44 t;

- cinque o più assi: 56 t;

- cinque o più assi, per il trasporto di calcestruzzo in betoniera: 54 t.

9. L'autorizzazione è rilasciata o volta per volta o per più transiti o per determinati periodi di tempo nei limiti della massa massima tecnicamente ammissibile. Nel provvedimento di autorizzazione possono essere imposti percorsi prestabiliti ed un servizio di scorta della polizia stradale o tecnica, secondo le modalità e nei casi stabiliti dal Regolamento. Qualora sia prevista la scorta della polizia stradale, questa ove le condizioni di traffico e la sicurezza stradale lo consentano, può autorizzare l'impresa ad avvalersi, in sua vece, della scorta tecnica, secondo le modalità stabilite dal Regolamento (a).

10. L'autorizzazione può essere data solo quando sia compatibile con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione. In essa sono indicate le prescrizioni nei riguardi della sicurezza stradale. Se il trasporto eccezionale è causa di maggiore usura della strada in relazione al tipo di veicolo, alla distribuzione del carico sugli assi e al periodo di tempo o al numero dei transiti per i quali è richiesta l'autorizzazione, deve altresì essere determinato l'ammontare dell'indennizzo, dovuto all'ente proprietario della strada, con le modalità previste dal comma 17. L'autorizzazione è comunque subordinata al pagamento delle spese relative agli eventuali accertamenti tecnici preventivi e alla organizzazione del traffico eventualmente necessaria per l'effettuazione del trasporto nonché alle opere di rafforzamento necessarie (a).

11. L'autorizzazione alla circolazione non è prescritta per i veicoli eccezionali di cui al comma 1 quando circolano senza superare nessuno dei limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62 e quando garantiscono il rispetto della iscrizione nella fascia di ingombro prevista dal regolamento.

12. Non costituisce trasporto eccezionale, e pertanto non è soggetto alla relativa autorizzazione, il traino di veicoli in avaria non eccedenti i limiti dimensionali e di massa stabiliti dagli articoli 61 o 62, quando tale traino sia effettuato con veicoli rispondenti alle caratteristiche costruttive e funzionali indicate nel regolamento e sia limitato al solo itinerario necessario a raggiungere la più vicina officina.

13. Non costituisce altresì trasporto eccezionale l'autoarticolato il cui semirimorchio è allestito con gruppo frigorifero autorizzato, sporgente anteriormente a sbalzo, a condizione che il complesso non ecceda le dimensioni stabilite dall'art. 61.

14. I veicoli per il trasporto di persone che per specificate e giustificate esigenze funzionali superino le dimensioni o le masse stabilite dagli articoli 61 o 62 sono compresi tra i veicoli di cui al comma 1. I predetti veicoli, qualora utilizzino i sistemi di propulsione ad alimentazione elettrica, sono esenti dal titolo autorizzativo allorché presentano un'eccedenza in lunghezza rispetto all'art. 61 dovuta all'asta di presa di corrente in posizione di riposo. L'immatricolazione, ove ricorra, e l'autorizzazione all'impiego potranno avvenire solo a nome e nella disponibilità di imprese autorizzate ad effettuare il trasporto di persone.

15. L'autorizzazione non può essere accordata per i motoveicoli ed è comunque vincolata ai limiti di massa e alle prescrizioni di esercizio indicate nella carta di circolazione prevista dall'art. 93.

16. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti al trasporto eccezionale, nonché dei mezzi d'opera.

17. Nel regolamento sono stabilite le modalità per il rilascio delle autorizzazioni per l'esecuzione dei trasporti eccezionali, ivi comprese le eventuali tolleranze, l'ammontare dell'indennizzo nel caso di trasporto eccezionale per massa, e i criteri per la imposizione della scorta tecnica o della scorta della polizia della strada.

18. Chiunque, senza aver ottenuto l'autorizzazione, esegua uno dei trasporti eccezionali indicati nei commi 2, 3 e 7, ovvero circoli con uno dei veicoli eccezionali indicati nel comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da L. 1.175.000 a L. 4.700.000.

19. Chiunque esegua trasporti eccezionali ovvero circoli con un veicolo eccezionale, senza osservare le prescrizioni stabilite nell'autorizzazione; è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da L. 235.000 a L. 940.000 (a);

20. Chiunque, avendola ottenuta, circoli senza avere con sé l'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da L. 58.750 a L. 235.000. Il viaggio potrà proseguire solo dopo l'esibizione dell'autorizzazione; questa non sana l'obbligo di corrispondere la somma dovuta.

21. Chiunque adibisce mezzi d'opera al trasporto di cose diverse da quelle previste nell'art. 54, comma 1, lettera n), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da L. 587.500 a L. 2.350.000, e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione da uno a sei mesi. La carta di circolazione è ritirata immediatamente da chi accerta la violazione e trasmessa, senza ritardo, all'ufficio provinciale della Direzione generale della MCTC che adotterà il provvedimento di sospensione. Alla terza violazione, accertata in un periodo di cinque anni, è disposta la revoca, sulla carta di circolazione, della qualifica di mezzo d'opera (a).

22. Chiunque transita con un mezzo d'opera in eccedenza ai limiti di massa stabiliti nell'art. 62 sulle strade e sulle autostrade non percorribili ai sensi del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da L. 587.000 a L. 2.350.000.

23. Le sanzioni amministrative pecuniarie previste nei commi 18, 19, 21 e 22 si applicano sia al conducente che al proprietario del veicolo; nonché al committente quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo.

24. Dalle sanzioni amministrative pecuniarie previste nei commi 18, 19, 21 e 22 consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida del conducente per un periodo da quindici a sessanta giorni, nonché la sospensione della carta di circolazione del veicolo da uno a sei mesi, secondo le norme di cui al Capo I, Sezione II, del Titolo VI.

25. Nelle ipotesi di violazione dei commi 18, 19, 21 e 22 l'agente accertatore intima al conducente di non proseguire il viaggio fino a che non sia munito dell'autorizzazione, ovvero non abbia ottemperato alle norme ed alle cautele stabilite nell'autorizzazione; egli deve, quando la sosta nel luogo in cui è stata accertata la violazione costituisce intralcio alla circolazione, provvedere a che il veicolo sia condotto in un luogo vicino in cui effettuare la sosta. Di quanto sopra è fatta menzione nel verbale di contestazione. Durante la sosta la responsabilità del veicolo e del relativo carico rimane al conducente. Se le disposizioni come sopra impartite non sono osservate, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente è da uno a tre mesi.

26. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle macchine agricole eccezionali e alle macchine operatrici eccezionali (a).

(1) Le disposizioni di questo articolo si applicano a decorrere dal 1° luglio 1997 (art. 3, decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517) (legge 4 dicembre 1996, n. 611). È comunque consentita l'approvazione e l'omologazione dei mezzi d'opera secondo i limiti, previsti dal comma 8 dello stesso art. 10.

(2) V. art. 6, decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 670, in relazione alla scorta tecnica.

3. Nota all'art. 4 comma 5.

La competenza al rilascio delle autorizzazioni menzionate al comma oggetto della presente nota rientrano tra quelle generali stabilite dal Codice della strada, e cioè;

— In materia di norme costruttive la competenza è attribuita al Ministro dei trasporti e della navigazione;

— In materia di deroghe dimensionali la competenza è attribuita al Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro dei lavori pubblici (ctr. art. 216 comma 3 del regolamento di esecuzione del Codice della strada sopra riportato in nota 1).

4. Nota all'art. 6 comma 7.

Le disposizioni in vigore sono riportate nelle circolari:

— circolare n. 94/97 del 17 settembre 1997;

— circolare n. 118/97 del 6 novembre 1997;

— circolare n. 128/97 del 3 dicembre 1997;

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE M.C.T.C.
IV DIREZIONE CENTRALE - DIV. 43

CIRCOLARE N. 94/97

Prot. n. 2422/4322 (C1) - D.C. IV n. A046

Roma, 17 settembre 1997

Oggetto: *Applicazione direttiva n. 96/53/CE. Pesi e dimensioni nel traffico intercomunitario. Prova di conformità.*

PREMESSA:

La Direttiva n. 96/53/CE del 25 luglio 1996 (1), in corso di recepimento in Italia e che entrerà in vigore il prossimo 17 settembre 1997, stabilisce per taluni veicoli a motore e rimorchi, nonché per i

loro complessi (autotreni, autoarticolati ed autosnodati) che circolano nella Comunità, le dimensioni e le masse massime autorizzate nel traffico intercomunitario.

In ogni Stato membro della Comunità i veicoli ivi immatricolati in base alla normativa nazionale possono circolare successivamente alla data del 17 settembre p.v. anche se le masse e/o le dimensioni sono superiori a quelle ammesse dalla citata Direttiva n. 96/53/CE (1); essi però, per circolare in altro o altri Stati membri della CE devono rientrare nei limiti stabiliti dalla citata direttiva.

Se la legislazione nazionale prevede valori massimi inferiori e per tali valori il veicolo risulta immatricolato, detti valori devono essere rispettati anche nel traffico internazionale.

Le dimensioni e le masse massime consentite dalla CE e applicabili ai veicoli a motore delle categorie M2, M3 e N2 e N3 e dei loro rimorchi della categoria 03 e 04 sono quelle riportate nell'allegato I alla Direttiva n. 96/53/CE (1) e che si allegano alla presente.

PROVA DI CONFORMITÀ.

Per dimostrare la conformità alle caratteristiche dimensionali e ponderali comunitarie ogni veicolo deve essere munito di una prova di conformità che può consistere in:

a) una combinazione delle due targhette seguenti:

— la «targhetta del costruttore», redatta e apposta conformemente alla Direttiva n. 76/114/CEE (2);

— la targhetta relativa alle dimensioni conformi all'allegato III alla Direttiva n. 96/53/CE (1), redatta e apposta conformemente alla Direttiva n. 76/114/CEE (2);

b) una targhetta unica, redatta e apposta conformemente alla Direttiva n. 76/114/CEE (2), contenente le informazioni delle due targhette menzionate alla lettera a);

c) un documento unico rilasciato dall'autorità competente dello Stato membro nel quale il veicolo è immatricolato o immesso in circolazione. Tale documento deve contenere rubriche e informazioni uguali a quelle figuranti nelle targhette menzionate alla lettera a). Esso sarà conservato in luogo facilmente accessibile al controllo e sufficientemente protetto.

Al riguardo del punto c), in occasione della entrata in vigore della Direttiva n. 86/364/CEE (3), questa sede ebbe a diramare la circolare n. 91/87 del 25 maggio 1987 (4) con la quale si dettavano disposizioni per il rilascio all'utenza della prova di conformità in questione.

Tenuto conto delle variazioni intervenute nel frattempo, si aggiornano qui di seguito dette disposizioni, rammentando che la Direttiva n. 96/53/CE (1) non detta norme costruttive bensì norme relative alla circolazione intercomunitaria.

PROVA DI CONFORMITÀ DOCUMENTALE.

Nel caso attualmente generalizzato di veicoli sprovvisti di targhette come precisato ai precedenti punti a) e b), gli interessati dovranno rivolgersi agli Uffici provinciali della Motorizzazione civile per ottenere, quale prova di conformità prescritta per trasporti intercomunitari con autoveicoli e loro rimorchi così come specificati nell'ultimo periodo del precedente paragrafo «PREMESSA», il documento unico — di cui si allega un fac-simile del modello — previsto dalla Direttiva n. 96/53/CE (1);

Per ottenere detto documento dovranno fare richiesta utilizzando il modello MC 2119 e allegando — per ogni veicolo — le attestazioni dei versamenti previsti alla tariffa 3.1.

Un funzionario tecnico effettuerà — di norma in giornata per le richieste inoltrate con carattere di urgenza ai sensi del settimo comma dell'articolo 19 della legge n. 870 del 1° dicembre 1986 (5) ed applicando la relativa maggiorazione — le necessarie verifiche.

Lo stesso funzionario inserisce la copia del documento nel modello MC 2119 da archiviare con le pratiche giornaliere.

Non è prevista la possibilità di emissione di duplicato o di aggiornamento del documento in questione, ma soltanto quella, se necessario, di un nuovo rilascio.

Per la compilazione del modello «PROVA DI CONFORMITÀ» si rinvia alla consultazione dell'allegato foglio di istruzioni nonché ove ricorra, alla Direttiva n. 96/53/CE (1) che pure si allega alla presente.

Il direttore generale: BERRUTI

Allegato alla circolare n. 94/97 del 17 settembre 1997 come sostituito dall'allegato della circolare 128/97 del 3 dicembre 1997

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE DELLA PROVA DI CONFORMITÀ ALLA DIRETTIVA N. 96/53/CE

1. Generalità: il documento deve essere integralmente compilato e firmato dal funzionario estensore barrando le righe non utilizzate.

2. Nome costruttore: corrisponde alla voce «fabbrica» presente nella carta di circolazione e nei modelli DGM 405 ed è altresì rilevabile dalla targhetta CEE per i veicoli che ne sono dotati.

3. Numero identificazione veicolo: Corrisponde alla voce «n. di telaio» presente nella carta di circolazione ed è altresì rilevabile dalla targhetta CEE per i veicoli che ne sono dotati o dalla punzonatura del veicolo.

4. Masse limiti, massa complessiva, massa complessiva della combinazione:

4.1 Ammesse in Italia: i valori da considerare sono quelli risultanti dal DGM 405 o dalla carta di circolazione o dalla targhetta CEE del veicolo; in ogni caso non devono essere superiori ai valori massimi previsti dall'articolo 62 del Codice della strada.

4.2 Ammesse in CE: i valori da considerare sono quelli risultanti dal DGM 405 o dalla carta di circolazione o dalla targhetta CEE del veicolo; in ogni caso non devono essere superiori ai valori massimi previsti dalla Direttiva n. 96/53/CEE.

4.3 Tecnicamente ammesse: compilare la colonna solo se i valori sono superiori a quelli del punto 4.1 (masse limiti ammesse in Italia).

5. Lunghezza e larghezza: I valori sono rilevabili dalla carta di circolazione.

6. Dato per la misurazione della lunghezza del veicolo combinato: Per i veicoli trattori si tratta della distanza tra la parte anteriore del veicolo a motore ed il centro del dispositivo di aggancio (gancio di traino o ralla). Tale distanza viene denominata «a». Nei trattori per semirimorchi la misura si può controllare sommando allo sbalzo anteriore il passo e sottraendo l'avanzamento ralla.

Per i veicoli rimorchiati è la distanza tra la parte posteriore del veicolo ed il centro del dispositivo di aggancio (occhione del timone o perno di articolazione). Tale distanza viene denominata «b». Nei semirimorchi la misura si può controllare sul DGM 405 sottraendo lo sbalzo anteriore alla lunghezza totale.

Nei rimorchi la misura si può controllare dal DGM 405 sottraendo alla lunghezza totale l'ingombro anteriore dell'occhione, se riportato.



□ □ □ □ □ □ □ □ □ □

MARCA OPERATIVA

□ □ □ □ □ □ □ □ □ □

TARGA

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

PROVA DI CONFORMITA' ALLA DIRETTIVA 96/53/CE

Nome del Costruttore:

Numero di identificazione del veicolo:

| Masse limiti: | Ammesse in Italia | Ammesse in CE | Tecnicamente ammesse[*] |
|---|-------------------|---------------|-------------------------|
| 1° asse | kg | kg | kg |
| 2° asse | kg | kg | kg |
| 3° asse | kg | kg | kg |
| 4° asse | kg | kg | kg |
| Massa complessiva | kg | kg | kg |
| Massa complessiva della combinazione | kg | kg | kg |
| Lunghezza (L): | m | | |
| Larghezza (W): | m | | |
| Dato per la misurazione della lunghezza del veicolo combinato (... [**]): | m | | |

per il Direttore dell'Ufficio Provinciale

Località e data

Imposta di bollo assoluta mediante versamento in c/c postale ai sensi dell'art. 7 della legge 18-10-78, n. 625.



[*] Compilare solo se previste dal costruttore. [**] a oppure b secondo il caso che ricorre.

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE M.C.T.C.
IV DIREZIONE CENTRALE - DIV. 43

CIRCOLARE N. 118/97

Prot. n. 2800/4322 (C1) - D.C. IV n. A059

Roma, 6 novembre 1997

Oggetto: *Applicazione direttiva n. 96/53/CE relativa ai pesi e dimensioni nel traffico comunitario. Prova di conformità documentale.*

A seguito di numerose segnalazioni pervenute circa le difficoltà incontrate per il rilascio da parte degli uffici provinciali del documento comprovante la conformità degli autoveicoli e rimorchi per trasporti intercomunitari previsto dalla direttiva n. 96/53/CE (1), si forniscono ulteriori istruzioni a completamento di quelle impartite con precedente circolare D.G. n. 94/97 del 17 settembre 1997 (2).

Si precisa che, qualora i dati necessari alla compilazione del modello previsto dalla norma comunitaria possano essere desunti dalla carta di circolazione o dal modello DGM 405, non si dovrà procedere alla visita e prova del veicolo e le attestazioni dei versamenti da allegare alla richiesta di rilascio del documento saranno quelli previsti alla tariffa 2.1.

In tutti gli altri casi in cui non sia possibile desumere per via documentale tutti i dati, si procederà come già previsto nella citata circolare n. 94/97 (2) alla visita e prova del veicolo, effettuando direttamente le misurazioni della lunghezza e larghezza e verificando che i dati ponderali rilevati dalle targhette poste sui veicoli siano conformi a quelli riportati sui documenti di circolazione.

Il direttore generale: BERRUTI

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE M.C.T.C.
IV DIREZIONE CENTRALE - DIV. 43

CIRCOLARE N. 128/97

Prot. n. 3030/4317 (C1) - D.C. IV n. A063

Roma, 3 dicembre 1997

Oggetto: *Applicazione direttiva n. 96/53/CE relativa ai pesi e dimensioni nel traffico comunitario. Ulteriori chiarimenti per il rilascio della prova di conformità documentale.*

Su richiesta delle Associazioni del settore è emersa la necessità di ulteriori chiarimenti, oltre a quelli già forniti con la precedente circolare D.G. n. 118/97 del 6 novembre 1997 (1). Ciò al fine di agevolare, per quanto possibile, il rilascio da parte degli uffici provinciali del documento attestante la prova di conformità alle caratteristiche

dimensionali e ponderali comunitarie di cui devono essere muniti, a partire dal 17 settembre 1997, i veicoli impiegati nel traffico comunitario.

Si precisa, innanzitutto che il documento in questione riguarda il singolo veicolo e non il complesso veicolare; pertanto, sia la lunghezza (L) che la larghezza (W) sono quelle riportate nella carta di circolazione di ciascun veicolo.

Per quanto concerne i dati ponderali, per le masse ammesse in Italia non si è ritenuto di dover fare riferimento anche all'art. 10 del C.d.S. (2); le masse tecnicamente ammesse sono quelle previste in sede di omologazione o di approvazione del veicolo, e figurano nel DGM 405 e eventualmente nella colonna di destra della targhetta CE.

Nella maggioranza dei casi, i dati necessari alla compilazione della prova di conformità si ricavano per via documentale. Andrà applicata la tariffa 2.3. Possono, tuttavia, verificarsi casi in cui non sia possibile rilevare dalla documentazione il dato necessario per la misurazione della lunghezza del veicolo combinato.

In particolare, per i veicoli trattori la distanza tra la parte anteriore del veicolo ed il centro del gancio di traino o della ralla, e per i rimorchi la distanza tra la parte posteriore del veicolo ed il centro del timone possono non essere stati riportati sui rispettivi DGM. In questi casi, sarà necessario procedere alla rilevazione diretta di tali distanze sul veicolo. Si applicherà la tariffa 3.1.

Si allega alla presente circolare un nuovo modello della «PROVA DI CONFORMITÀ» ed un nuovo foglio di istruzioni, che sostituiscono quelli già inviati in allegato alla precedente circolare D.G. n. 94/97 del 17 settembre 1997 (3).

Il direttore generale: BERRUTI

5. Nota all'art. 9.

In base al disposto dell'art. 61, comma 1, lettera a), (riprodotto in nota 1) nel territorio della Repubblica italiana è autorizzata la circolazione degli autobus con larghezza massima non eccedente m. 2,55.

98A3627

**MINISTERO DELL'INDUSTRIA
DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO**

DECRETO 2 aprile 1998.

Modalità di certificazione delle caratteristiche e delle prestazioni energetiche degli edifici e degli impianti ad essi connessi.

**IL MINISTRO DELL'INDUSTRIA
DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO**

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Vista la legge 9 gennaio 1991, n. 10, recante: «Norme per l'attuazione del Piano energetico nazionale in materia di uso razionale dell'energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia»;

Visto in particolare l'art. 32 della citata legge numero 10/1991, secondo cui le modalità di certificazione delle