

Sezione B - Imputazione territoriale costi ammessi del Progetto

	Ricerca Industriale	Sviluppo Precompetitivo Sperimentale	Totale
Eleggibile lettera a)	2.365.566,00	531.754,00	2.897.320,00
Eleggibile lettera c)	0,00	0,00	0,00
Elegg. Ob.2 / Phasing Out	0,00	0,00	0,00
Non Eleggibile	4.057.553,33	1.012.100,00	5.069.653,33
Extra UE	0,00	0,00	0,00
Totale	6.423.119,33	1.543.854,00	7.966.973,33

Sezione C - Forma e Misura dell'Intervento del Progetto

- Agevolazioni deliberate nella forma di Contributo alla spesa pari a:
 - Attività di ricerca industriale: 35 % dei costi ammissibili
 - Attività di Sviluppo sperimentale: 10 % dei costi ammissibili
- Agevolazioni totali deliberate
 - Contributo nella Spesa fino a Euro: **2.402.477,17**

Sezione D - Condizioni Specifiche

17A03842

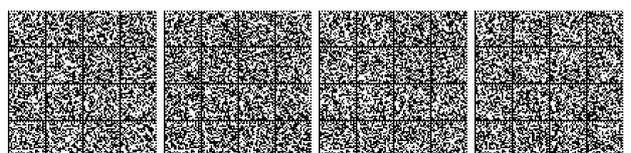
**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**

DECRETO 6 aprile 2017.

Recepimento della direttiva n. 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, che modifica la direttiva n. 96/53/CE, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale ed internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

Vista la direttiva 92/106/CEE del Consiglio del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri, recepita con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 15 febbraio 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 65 del 19 marzo 2001;



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 e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, recepita con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e del Ministro dei lavori pubblici 6 aprile 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 102 del 5 maggio 1998;

Vista la direttiva 2002/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 febbraio 2002, che modifica la suddetta direttiva 96/53/CE, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 settembre 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 259 del 7 novembre 2003;

Vista la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2008;

Visto l'art. 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali;

Vista la direttiva 2015/719/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2015, che modifica la più volte richiamata direttiva 96/53/CE;

Viste le rettifiche alla suddetta direttiva 2015/719/UE pubblicate, rispettivamente, nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea n. L 207 del 4 agosto 2015 e n. L 327 del 2 dicembre 2016;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: «Nuovo codice della strada» e, in particolare, l'art. 71, commi 2, 3 e 4, che stabilisce la competenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a decretare in materia di norme costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario, nonché l'art. 229 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, con proprio decreto secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie concernenti le materie disciplinate dallo stesso codice;

Ritenuto opportuno trasporre nell'ordinamento interno le disposizioni della direttiva 2015/719/UE;

ADOTTA
il seguente decreto:

Art. 1.

Modifiche al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e del Ministro dei lavori pubblici 6 aprile 1998.

1. Al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e del Ministro dei lavori pubblici 6 aprile 1998 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'art. 1, comma 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) alle dimensioni dei veicoli a motore delle categorie M2 ed M3, e dei loro rimorchi della categoria O, e dei veicoli a motore delle categorie N2 ed N3, e dei loro rimorchi delle categorie O3 ed O4, quali definiti nell'allegato II del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008 e successive modificazioni;»;

b) all'art. 2, comma 1:

1) dopo la definizione: «carico indivisibile», sono inserite le seguenti:

«combustibili alternativi», combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti, che consistono in:

a) elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici;

b) idrogeno;

c) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL);

d) gas di petrolio liquefatto (GPL);

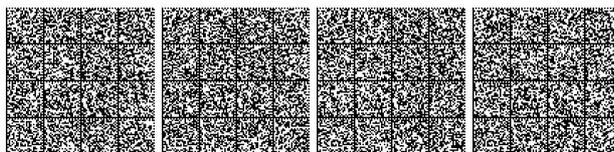
e) energia meccanica immagazzinata/prodotta a bordo, incluso il calore di scarto;

«veicolo alimentato con combustibili alternativi», un veicolo a motore alimentato del tutto o in parte da un combustibile alternativo e che è stato omologato nel quadro della direttiva 2007/46/CE;

«operazione di trasporto intermodale»:

a) le operazioni di trasporto combinato, di cui all'art. 1 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 15 febbraio 2001, e successive modificazioni, che comportano il trasporto di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi, oppure

b) le operazioni di trasporto che comportano il trasporto di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi, per vie navigabili interne, purché il tragitto stradale iniziale o finale non su-



peri 150 km. nel territorio dell'Unione. La su menzionata distanza di 150 km. può essere superata per raggiungere il più vicino terminale di trasporto idoneo per il servizio previsto, nel caso di:

1) veicoli conformi all'allegato I, punto 2.2.2, lettera a) o b), oppure

2) veicoli conformi all'allegato I, punto 2.2.2, lettera c) o d), nel caso in cui tali distanze siano consentite nello Stato membro interessato. Per le operazioni di trasporto intermodale, il più vicino terminale di trasporto idoneo di erogazione del servizio può essere situato in uno Stato membro diverso da quello in cui sono avvenute le operazioni di carico o scarico;

«speditore», un'entità giuridica o una persona fisica o giuridica che è indicata nella polizza di carico o in un documento di trasporto equivalente, come una polizza di carico «cumulativa», quale speditore e/o in nome della quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto con l'impresa di trasporto;»;

2) al secondo periodo, le parole: «della direttiva 70/156/CEE» sono sostituite dalle seguenti: «del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008 e successive modificazioni»;

c) all'art. 4:

1) al comma 4, il terzo e il quarto periodo sono soppressi;

2) i commi 6 e 7 sono abrogati;

d) l'art. 5 è sostituito dal seguente:

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

e) l'art. 8 è sostituito dal seguente:

«Art. 8 — 1. Al fine di migliorarne l'efficienza energetica, i veicoli o i veicoli combinati che sono equipaggiati di dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti, di cui ai commi 2 e 3, e sono conformi al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008 e successive modificazioni, possono superare le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, allo scopo di permettere l'installazione di tali dispositivi sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati. I veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di tali dispositivi devono essere conformi all'allegato I, punto 1.5, e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della lunghezza di carico di tali veicoli o veicoli combinati.

2. Prima dell'immissione sul mercato, i dispositivi aerodinamici, di cui al comma 1, che superano 500 mm. di lunghezza, sono omologati ai sensi delle norme in materia di omologazione, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008 e successive modificazioni.

3. I dispositivi aerodinamici, di cui al comma 1, devono soddisfare le seguenti condizioni operative:

a) ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente, devono essere piegati, ritratti o rimossi dal conducente;

b) il loro uso sulle infrastrutture stradali urbane e interurbane deve tener conto delle caratteristiche specifiche delle zone in cui il limite di velocità è inferiore o uguale ai 50 km orari e in cui è più probabile la presenza di utenti della strada vulnerabili;

c) il loro uso deve essere compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in particolare, allorché ritratti o piegati, non devono superare di oltre 20 cm. la lunghezza massima autorizzata.

4. Le disposizioni dettagliate a garanzia di condizioni uniformi ai fini dell'attuazione del comma 3 sono adottate dalla Commissione europea.

5. Il comma 1 si applica a decorrere dalla data di recepimento o di applicazione delle necessarie modifiche alle norme di cui al comma 2 e dopo l'adozione delle disposizioni di cui al comma 4, a seconda del caso.»;

f) l'art. 9 è sostituito dal seguente:

«Art. 9 — 1. Allo scopo di migliorare l'efficienza energetica, in particolare per quanto riguarda le prestazioni aerodinamiche delle cabine, nonché la sicurezza stradale, i veicoli o i veicoli combinati rispondenti ai requisiti, di cui al comma 2, e conformi al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008 e successive modificazioni, possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, purché la loro cabina fornisca prestazioni aerodinamiche, efficienza energetica e prestazioni di sicurezza superiori. I veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di tali cabine devono essere conformi all'allegato I, punto 1.5, e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della capacità di carico di tali veicoli.

2. Prima dell'immissione sul mercato, i veicoli di cui al comma 1 sono omologati ai sensi delle norme in materia di omologazione, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008 e successive modificazioni.

3. Il comma 1 si applica a decorrere da tre anni dopo la data di recepimento o di applicazione delle necessarie modifiche degli strumenti di cui al comma 2, a seconda del caso.»;

g) dopo l'art. 10, sono inseriti i seguenti:

«Art. 10-bis — 1. Il peso massimo autorizzato dei veicoli alimentati con combustibili alternativi è quello indicato all'allegato I, punti 2.3.1, 2.3.2 e 2.4. I veicoli



alimentati con combustibili alternativi devono rispettare anche i limiti di peso massimo autorizzato per asse di cui all'allegato I, punto 3. Il peso aggiuntivo necessario per i veicoli alimentati con combustibili alternativi è definito in base alla documentazione fornita dal fabbricante al momento dell'omologazione del veicolo interessato. Tale peso aggiuntivo è indicato nella prova ufficiale richiesta conformemente all'art. 6.

Art. 10-ter — 1. La lunghezza massima, di cui all'allegato I, punto 1.1, ove applicabile in funzione dell'art. 9, comma 1, e la distanza massima, di cui all'allegato I, punto 1.6, possono essere superate di 15 cm. per i veicoli o i veicoli combinati che effettuino un trasporto di container di 45 piedi di lunghezza o di casse mobili di 45 piedi di lunghezza, vuoti o carichi, purché il trasporto stradale del container o della cassa mobile in questione rientri in un'operazione di trasporto intermodale.

Art. 10-quater — 1. Entro il 27 maggio 2021, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'interno ed il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le misure specifiche per identificare e controllare i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che possono aver superato il peso massimo autorizzato, al fine di assicurare la conformità con i requisiti del presente decreto. Tali misure possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali o in apparecchiature di pesatura installate a bordo dei veicoli in conformità al comma 4. L'installazione di apparecchiature di bordo di pesatura non riguarda i veicoli o i veicoli combinati immatricolati in un altro Stato membro. I sistemi automatici impiegati per constatare le violazioni al presente decreto ed irrogare le sanzioni, devono essere certificati. Se i sistemi automatici sono usati esclusivamente a fini di identificazione, non è necessario che siano certificati.

2. Per ogni anno civile, sono svolti un numero adeguato di controlli del peso dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, proporzionato al numero totale di veicoli ispezionati ogni anno a livello nazionale.

3. Le informazioni sulle violazioni e sulle sanzioni connesse al presente articolo sono scambiate con gli altri Stati membri, ai sensi dell'art. 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio.

4. Le apparecchiature di pesatura installate a bordo, di cui al comma 1, devono essere precise e affidabili, pienamente interoperabili e compatibili con tutti i tipi di veicoli, al fine di consentire la comunicazione, in qualsiasi momento, dei dati di pesatura da un veicolo in movimento alle autorità competenti così come al suo conducente. Tale comunicazione è effettuata attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. Inoltre, tale comunicazione garantisce che le

autorità competenti possano comunicare e scambiare informazioni allo stesso modo con i veicoli e i veicoli combinati immatricolati in qualsiasi altro Stato membro che utilizzano le apparecchiature di pesatura installate a bordo. Ai fini della compatibilità con qualsiasi tipo di veicolo, i sistemi di bordo dei veicoli a motore devono avere la capacità di ricevere e trattare i dati trasmessi da qualsiasi tipo di rimorchio o semirimorchio agganciato al veicolo a motore.

Art. 10-quinquies — 1. Per il trasporto di container e casse mobili lo speditore consegna al vettore a cui affida il trasporto di un container o di una cassa mobile una dichiarazione indicante il peso del container o della cassa mobile trasportati, e il vettore è tenuto a fornire l'accesso a tutta la documentazione pertinente fornita dallo speditore su richiesta dei funzionari incaricati al controllo del rispetto della masse di circolazione per la verifica dell'eventuale sovraccarico.

2. Con ulteriore decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono disciplinate le modalità di attuazione degli obblighi di cui al comma 1 ed in particolare sono individuati gli schemi di documentazione e le informazioni minime ivi contenute.

Art 10-sexies — 1. Le informazioni necessarie per quanto riguarda: a) il numero di controlli effettuati durante i due anni civili precedenti, e b) il numero di veicoli o di veicoli combinati in sovraccarico che sono stati individuati sono trasmesse dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla Commissione europea con cadenza biennale e al più tardi entro il 30 settembre dell'anno successivo a quello in cui si è concluso il biennio interessato. Tali informazioni possono formare parte delle informazioni presentate ai sensi dell'art. 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio.»;

h) l'Allegato I è sostituito dall'allegato al presente decreto.

Art. 2.

Entrata in vigore

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

Roma, 6 aprile 2017

Il Ministro: DELRIO

Registrato alla Corte dei conti il 23 maggio 2017

Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare, reg. n. 1, foglio n. 1805



ALLEGATO
(art. 1, comma 1, lettera h)

ALLEGATO I

PESI E DIMENSIONI MASSIME E CARATTERISTICHE CONNESSE DEI VEICOLI

1. Dimensioni massime autorizzate dei veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a)

1.1. Lunghezza massima:

- veicolo a motore diverso da un autobus	12,00 m
- rimorchio	12,00 m
- autoarticolato	16,50 m
- autotreno	18,75 m
- autosnodato	18,75 m
- autobus a 2 assi	13,50 m
- autobus aventi più di 2 assi	15,00 m
- autobus + rimorchio	18,75 m

1.2. Larghezza massima:

a) tutti i veicoli esclusi quelli di cui al punto 1.2, lettera b)	2,55 m;
b) sovrastrutture dei veicoli condizionati o container o casse mobili condizionati trasportati da veicoli	2,60 m

1.3. Altezza massima (tutti i veicoli) 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

1.4.bis Qualora ad un autobus siano aggiunte sovrastrutture amovibili quali i porta-sci, la lunghezza del veicolo, sovrastrutture comprese, non deve superare la lunghezza massima prevista al punto 1.1

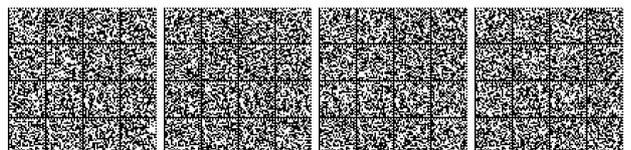
1.5. Ogni veicolo a motore o veicolo combinato in movimento deve potersi iscrivere in una corona circolare dal raggio esterno di 12,50 m e dal raggio interno di 5,30 m

1.5 bis Ulteriori requisiti per gli autobus.
A veicolo fermo è tracciato con una linea sul terreno un piano verticale tangente al lato del veicolo e orientato verso l'esterno della circonferenza. Per gli autosnodati le due unità rigide devono essere allineate al piano. Quando il veicolo entra con un movimento in linea retta nella superficie circolare descritta al punto 1.5, nessuna sua parte deve discostarsi da tale piano verticale di più di 0,60 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 all'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.	Veicoli facenti parte di un veicolo combinato	
2.1.1.	Rimorchi a 2 assi	18 t
2.1.2.	Rimorchi a 3 assi	24 t
2.2.	Veicoli combinati	
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 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 2 assi con semirimorchio a 3 assi destinato a operazioni di trasporto intermodale di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi:	42 t
	d) veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato a operazioni di trasporto intermodale di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 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 e 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. Veicoli a motore	
2.3.1. Veicoli a motore a 2 assi diversi dagli autobus	18 t
Veicoli a motore a 2 assi, alimentati con combustibili alternativi, diversi dagli autobus: il peso massimo autorizzato di 18 t è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di 1 t	
Autobus a due assi	19,5 t
2.3.2. Veicoli a motore a 3 assi	25 t o 26 t quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione, 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
Veicoli a motore a 3 assi, alimentati con combustibili alternativi	il peso massimo autorizzato di 25 t o 26 t, quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t, è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 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



		<p>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</p>
2.4. Autobus di linea a 3 assi		28 t
Autobus di linea a 3 assi alimentati con combustibili alternativi		il peso massimo autorizzato di 28 t è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di 1 t
3. Peso massimo autorizzato per asse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b) (in tonnellate)		
3.1. Assi semplici		
Asse non motore semplice	10 t	
3.2. Assi tandem dei rimorchi e semirimorchi		
La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
3.2.1. è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t	
3.2.2. è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t	
3.2.3. è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t	
3.2.4. è pari o superiore a 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 t	
3.3. Assi tridem dei rimorchi e semirimorchi		
La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
3.3.1. è pari o inferiore a 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 t	
3.3.2. è superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t	
3.4. Asse motore		
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. Assi tandem dei veicoli a motore		



La somma dei pesi per asse di un tandem
non deve superare, se la distanza (d) assiale:

- | | |
|--|--|
| 3.5.1. è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$ m) | 11,5 t |
| 3.5.2. è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m
($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3$ m) | 16 t |
| 3.5.3. è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m
($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8$ 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, comma 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 >>

17A03841

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

DECRETO 11 maggio 2017.

Conferma dell'incarico al Consorzio di tutela del Nostrano Valtrompia a svolgere le funzioni di cui all'art. 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526, per la DOP «Nostrano Valtrompia».

IL DIRIGENTE DELLA PQAI IV
DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA PROMOZIONE
DELLA QUALITÀ AGROALIMENTARE E DELL'IPPICA

Visto il regolamento (CE) n. 1151/2012 del Consiglio del 21 novembre 2012 relativo ai regimi di qualità dei prodotti agricoli ed alimentari;

