Confederazione Nazionale
*dell'*Artigianato *e della* Piccola
e Media Impresa
CNA Toscana

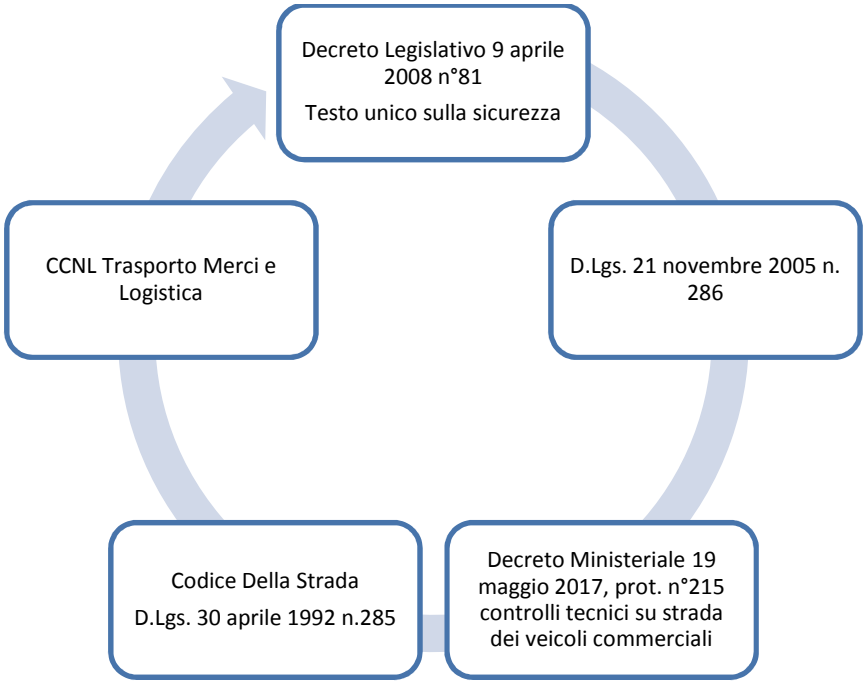
MANUALE OPERATIVO PER IL CORRETTO CONTROLLO DELLA FISSAZIONE DEL CARICO

LE RESPONSABILITÀ NELLE OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO ALLA LUCE DELL'ENTRATA IN VIGORE DEL DECRETO MINISTERIALE 19 MAGGIO 2017 PROT. N. 215 (G.U. N.139 DEL 17.6.2017)

PREMESSA

Questo manuale di supporto alle attività delle imprese e dei loro conducenti intende affrontare in modo più approfondito gli aspetti legati al controllo della fissazione del carico, un aspetto sicuramente importante nell'esecuzione del trasporto che come vedremo interessa sotto il profilo delle responsabilità, diversi soggetti della filiera.

Molteplici sono le norme che interessano gli aspetti legati al carico della merce che trovano nella "sicurezza" il filo conduttore che li accumuna e che ogni operatore che interviene nella fase di carico e di scarico del mezzo deve opportunamente conoscere e applicare affinché il trasporto sia eseguito garantendone la sicurezza nella circolazione e in tutte le fasi accessorie.



IL PROFILO DELLE RESPONSABILITÀ

Nell'esecuzione del trasporto possiamo individuare una serie di figure che per ambiti diversi assumono profili differenti di responsabilità nell'esecuzione del carico e dello scarico della merce.

Si individuano almeno tre figure sulle quali è meritevole un approfondimento per analizzarne singolarmente gli aspetti sia da un punto di vista strettamente giuridico sia da un punto di vista più operativo.

LA FIGURA DEL CARICATORE

Il D.Lgs 21 novembre 2005 n° 286, disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore individua all'art.2 punto 1 lettera d la figura del "caricatore" ovvero l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto.

La norma all'art**'articolo 7, comma 13** in modo inequivocabile stabilisce che "il **caricatore è in ogni caso responsabile** laddove venga accertata la violazione delle norme in materia di massa limite ai sensi degli articoli 61 e 62 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e di quelle relative alla **corretta sistemazione del carico sui veicoli**, ai sensi dei citati articoli 164 e 167 dello stesso decreto legislativo".

E' pertanto ipotizzabile che da un punto di vista strettamente operativo il caricatore

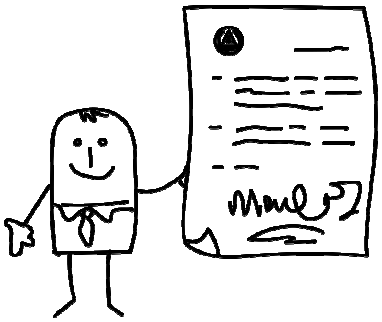
- Acquisisca una dichiarazione del conducente che attesti che la prestazione è stata resa in conformità alle norme in materia di massa limite e corretta sistemazione del carico

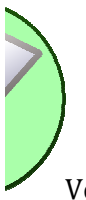
- Chieda al conducente la fotocopia della carta di circolazione del veicolo nonché l'esibizione di un certificato da cui risulti l'iscrizione all'Albo

- fornisca istruzioni al conducente solo qualora le stesse siano effettivamente necessarie per la corretta esecuzione del trasporto nell'interesse del caricatore stesso

Cosa deve fare il conducente:

- Relativamente al primo punto prima di apporre la firma che attesti quanto richiesto è necessario che il conducente abbia effettivamente elementi concreti che confermino quanto riportato nella dichiarazione, ovvero deve essere a conoscenza che il peso dichiarato sia stato effettivamente misurato da apposite strumentazioni (pese).
- Verificare sempre la corretta sistemazione del carico sul mezzo





Verifica sempre!

L'IMPRESA DI TRASPORTO

Anche se il caricatore rappresenta la figura principale sulla quale ricade **sempre** la responsabilità in caso di infrazioni degli articoli precedentemente citati, l'impresa di autotrasporto assume su di se una serie di obblighi:

- nei confronti del proprio personale dipendente su formazione e informazione e valutazione del rischio (D.lgs. 81 Testo unico della sicurezza)
- per "il mantenimento dei propri veicoli in condizioni di sicurezza e conformità, ferme restando le responsabilità del conducente di tali veicoli" . (art. 7 del D. Lgs. 19 maggio 2017).

Il datore di lavoro ai sensi di quanto previsto dal D.lgs. 81 Testo unico della sicurezza ha l'obbligo di assicurare che ciascun lavoratore riceva una formazione sufficiente ed adeguata in materia di salute e sicurezza anche in merito ai cosiddetti rischi specifici.

Possiamo pertanto sostenere che per il personale viaggiante inquadrato con un rapporto di lavoro subordinato l'ambito di formazione e informazione adeguato, dove trattare gli aspetti legati alle operazioni di carico e scarico della merce siano individuabili all'interno degli obblighi previsti dall'art. 36 e dall'art.37 del D.Lgs. 9 aprile 2008 n.81

Cosi come all'interno del DVR (Documento Valutazione Rischi) dovranno essere trattati in modo puntuale gli aspetti legati a tali operazioni.

Per quanto attiene agli aspetti di informazione legati al carico e allo scarico è necessario prevedere all'interno dei regolamenti interni aziendali specifici e puntuali riferimenti a tali operazioni inserendo apposito paragrafo all'interno del quale si richiamano le seguenti voci, che informano il conducente di come si deve comportare in determinate circostanze.

a) Verificare personalmente che la merce sia caricata in condizioni tali da offrire la massima sicurezza possibile durante il percorso di trasferimento fino allo scarico, evitando e laddove possibile verificare che la massa complessiva superi i limiti indicati dalla carta di circolazione, fatta salva la tolleranza ammessa (5%) escluse le merci pericolose in ADR per le quali non è ammesso il superamento dei limiti di peso.
b) In caso di traino di rimorchi o semirimorchi, che siano nella disponibilità d'altre imprese iscritte all'Albo degli Autotrasportatori in Conto Terzi, controllare che:
   - siano regolari i limiti di peso e di dimensioni;
   - l'agganciamento sia conforme e compatibile tecnicamente.

MANTENIMENTO DEI PROPRI VEICOLI IN CONDIZIONI DI SICUREZZA E CONFORMITÀ" . (ART. 7 DEL D. LGS. 19 MAGGIO 2017).

L'introduzione del Decreto Ministeriale 19 maggio 2017 , prot. n. 215 recepisce la Direttiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti in Europa.

Il dettato normativo introduce una serie di aspetti legati all'efficienza tecnica dei veicoli, ad un sistema di classificazione del rischio e a delle procedure standardizzate sull'effettuazione dei controlli tecnici su strada.

In particolare l'art.13 introduce disposizioni riguardanti il **controllo della fissazione del carico** ovvero la possibilità che il veicolo possa essere sottoposto ad una serie di verifiche e accertamenti in modo da stabilire e verificare che il carico sia fissato in modo tale da non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, le cose o l'ambiente.

I controlli potranno essere effettuati tenendo conto di una lunga ceck list contenuta nell'all.3 sulla quale si ritiene opportuno soffermarsi per capire meglio alcuni aspetti legati alla responsabilità dell'impresa di autotrasporto.

Il controllo effettuato sulla corretta fissazione del carico affrontato nell'All. III del Decreto Ministeriale viene suddiviso in:

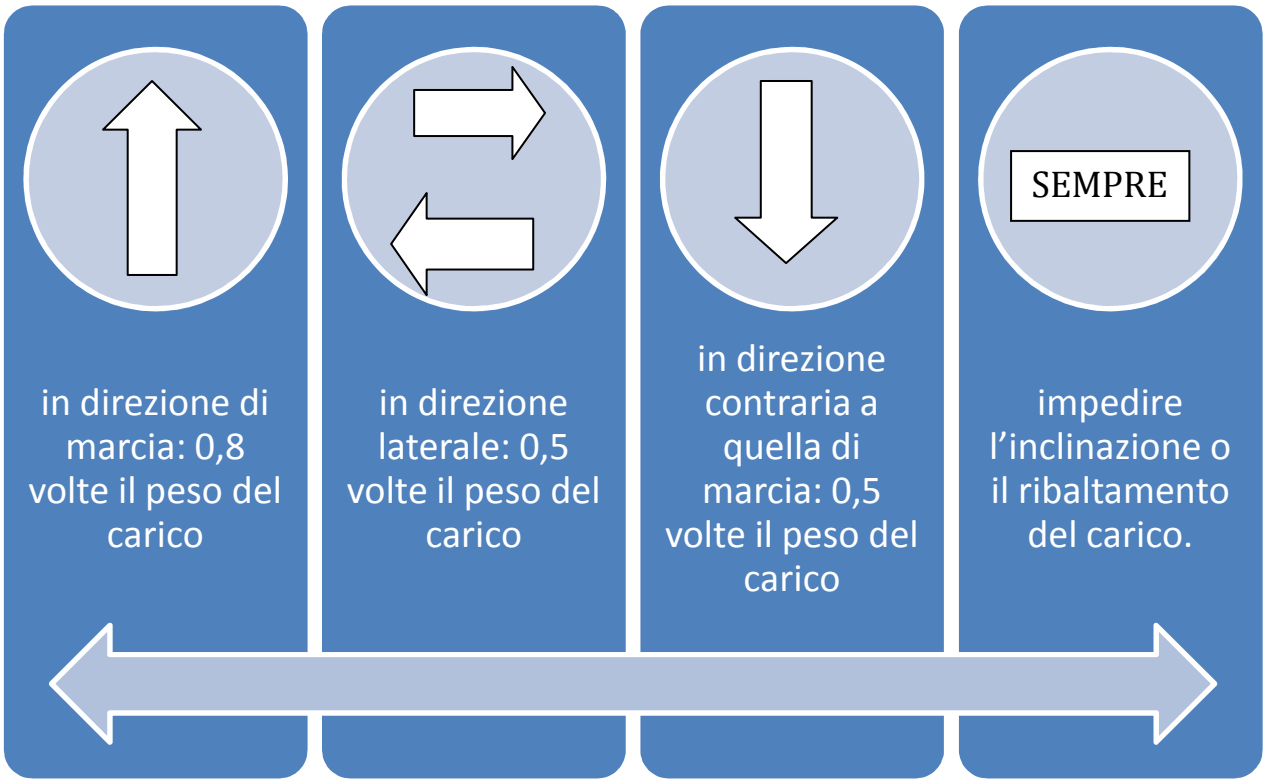
Principi e controllo in materia di fissazione del carico (All. III) Punto 1.

Sono enunciati in linea generale gli aspetti tecnici ed i valori secondo cui la sistemazione e la fissazione del carico è in grado di resistere alle forze risultanti dalle accelerazioni e decelerazioni del veicolo.

Dalla distribuzione dei carichi massimi e minimi per asse ai metodi utilizzabili per la fissazione, caratteristiche di determinati componenti del veicolo laddove tali componenti siano utilizzati per tale scopo ai veri e propri metodi di controllo con la classificazione delle carenze (lieve, grave e pericolosa) alla valutazione delle stesse attraverso le linee guida della Tabella 1. (Vedi allegato)

LA FISSAZIONE DEL CARICO È IN GRADO DI RESISTERE ALLE SEGUENTI FORZE RISULTANTI DA

ACCELERAZIONI/DECELERAZIONI DEL VEICOLO



Distribuzione e fissazione

La distribuzione del carico tiene conto dei carichi massimi autorizzati per asse e dei carichi minimi per asse necessari entro i limiti della massa massima autorizzata del veicolo, in linea con le disposizioni legali in materia di pesi e dimensioni dei veicoli.

Nel fissare il carico va tenuto conto dei requisiti relativi alla resistenza di determinati componenti del veicolo, quali le pareti anteriore, laterali e posteriore, i montanti o i punti di ancoraggio, qualora tali elementi siano utilizzati per la fissazione del carico.

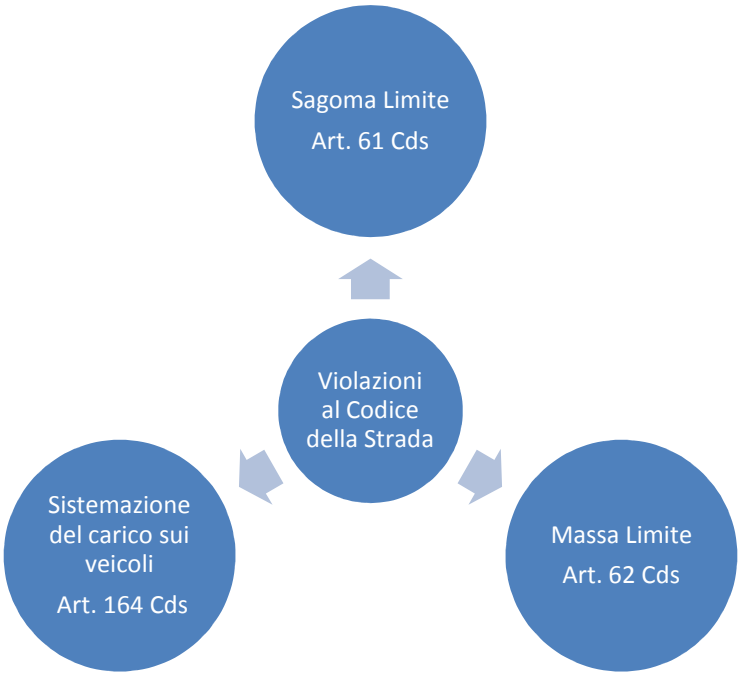
Per la fissazione del carico possono essere utilizzati, anche in combinazione tra loro, uno o piùdei seguenti metodi: immobilizzazione, bloccaggio (locale/generale), ancoraggio diretto, ancoraggio per attrito.

EN 12195-1 Calcolo delle forze di ancoraggio— EN 12640 Punti di ancoraggio— EN 12642 Resistenza della struttura del veicolo— EN 12195-2 Cinghie di tessuto di fibra chimica— EN 12195-3 Catene di ancoraggio— EN 12195-4 Funi di ncoraggio di acciaio— ISO 1161, ISO 1496 contenitore ISO— EN 283 Casse mobili 2— EN 12641 Teloni mpermeabili— EUMOS 40511 Pali Montanti— EUMOS 40509 Imballaggio per il trasporto

Controllo della fissazione del carico (All. III) Punto 2.

Classificazione delle carenze	Metodi di Controllo	Valutazione delle carenze
• Lieve • Grave • Pericolosa	• Esame visivo • Misurazione delle forze di tensione • Calcolo • Controllo di certificati	• A discrezione dell'ispettore • Sulla base di quanto riportato nell'allegato III

Violazioni al codice della strada



Formazione

Come già evidenziato in precedenza il **D. Lgs. 19 maggio 2017** non genera nuovi obblighi formativi nei confronti dei conducenti e/o degli addetti, trovando nell'ambito del Dlgs 81 il giusto contesto all'terno del quale si trasferisce la corretta formazione sul tema.

E' altrettanto vero che i contenuti previsti dal nuovo decreto meritano opportuni approfondimenti che potrebbero collocarsi in momenti di formazione aggiuntiva in grado di generare percorsi virtuosi che abbattano anche i tassi dei premi INAIL dell'impresa.

Cna Fita in collaborazione con la Regione Toscana e il CPRA sta lavorando affiche siano previsti percorsi di formazione non obbligatori, gratuiti in grado raggiungere gli obiettivi soprarichiamati.