



TRASPORTO DI COSE CON L'AUTOVETTURA

N

el recepire la direttiva 98/14/CE del 6 febbraio 1998, relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, il **decreto 4 agosto 1998** del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (n.d.r. *abrogato a decorrere dal 29 aprile 2009 dall'allegato XX al D.M. 28 aprile 2008, con cui è stata recepita la Direttiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007 relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli*) ha determinato l'individuazione di due sole categorie di autoveicoli anche in Italia, allineandola agli altri Paesi dell'Unione Europea.

La nuova classificazione ora prevede la distinzione tra veicoli per trasporto di persone e veicoli per trasporto di cose che sono inseriti, rispettivamente, nelle **categorie internazionali**

M e N, con la conseguente «tacita» abrogazione» del comma 1, lettera c), dell'art. 54 del Codice della Strada che classificava gli «autoveicoli per trasporto promiscuo», categoria di veicoli estranea alla cultura comunitaria in materia.

Il recepimento delle direttive comunitarie, infatti, per effetto del combinato disposto degli artt. 1, comma 1, e 229 del Codice della Strada, impone la disapplicazione delle norme nazionali in contrasto con esse e, nel caso di specie, proprio del citato art. 54, comma 1, lettera c), del Codice della Strada che individuava gli «autoveicoli per trasporto promiscuo» (specifica disposizione richiamata nella delibera n. 1/98 del 30/01/1998 con cui il Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori ha indicato gli autoveicoli con cui è possibile esercitare imprenditorialmente l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi).

Di conseguenza, gli autoveicoli della categoria **M1** (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente), per effetto della direttiva 98/14/CE, a partire dal **1° ottobre 1998**, non possono più essere classificati come «autoveicoli per trasporto promiscuo», in quanto tale categoria non è stata «riconosciuta» dalla normativa comunitaria.

In merito ai numerosi quesiti finalizzati a conoscere quali effetti avesse prodotto il recepimento di tale direttiva, in relazione ai contenuti dell'art. 54, comma 1, lett. c), del Codice della Strada che classificava gli autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e di cose, con la **circolare U. di G. n. B 86 del 14 dicembre 1999** (prot. n. 1927/FP3) il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha precisato che:

«**a**) la categoria di veicoli per uso promiscuo, estranea alla cultura comunitaria in materia, non ha mai avuto proprie peculiari connotazioni, dovendosi considerare una specie del genere "categoria M1" (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente), da cui non differiva se non per una

semplice classificazione amministrativa che, peraltro, avveniva a semplice richiesta degli interessati, per i veicoli di categoria M1, nuovi di fabbrica o già immatricolati;

b) il Ministero dei trasporti e della navigazione, cui compete stabilire le caratteristiche costruttive dei veicoli in relazione alle destinazioni o agli usi cui gli stessi possono essere adibiti (combinato disposto dell'art. 82, comma 7, del C.d.S. e dell'art. 243 del regolamento di esecuzione ed attuazione del C.d.S.), a suo tempo ha ritenuto idonei, dal punto di vista tecnico, i veicoli di categoria M1 anche al trasporto di cose. Ed è infatti in funzione di ciò che i veicoli per trasporto promiscuo venivano classificati tali senza necessità di alcun adattamento o allestimento e di conseguenza, come detto, con semplice operazione amministrativa e senza visita e prova (vedi circolare 122/86 del 1° luglio 1986);

c) al fine di utilizzare veicoli di categoria **M1 anche per trasporto di merci**, non ostano norme relative al trasporto di cose in conto proprio (art. 83, comma 2, C.d.S.) o in conto terzi, fatto salvo in quest'ultima ipotesi l'obbligo di iscrizione all'albo.

Tutto ciò premesso si chiarisce che, a seguito del recepimento della Direttiva citata in premessa, gli autoveicoli per trasporto promiscuo di cui all'art. 54, comma 1, lett. c), del C.d.S., vengono assorbiti nelle "autovetture" di cui alla lettera a) del medesimo articolo 54, comma 1, e pertanto i trasporti sin'ora effettuati con gli "autoveicoli per trasporto promiscuo" possono ora legittimamente effettuarsi con le "autovetture" con le medesime modalità, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 164 del C.d.S., secondo le quali il carico deve essere idoneamente sistemato durante il trasporto (vedasi anche la **circolare n. 300/A/21415/105/27 del 3 febbraio 2000 del Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno**, avente per oggetto: «Destinazione, ai sensi dell'art. 82 del Codice della Strada, dei veicoli M1. Trasporto di cose»).

Considerato che il numero dei posti indicati nella carta di circolazione

del veicolo (sia della categoria **M1** che della categoria **N**) è riferito soltanto al numero massimo di posti da non superare, ai fini del trasporto di cose è stata riconosciuta all'utenza la facoltà di rimuovere uno o più sedili (compresi anche quelli che costituiscono la prima fila, posti a fianco del conducente) (vedasi le **note prot. n. 1272/4110 del 24 aprile 1996, prot. n. 1017/DC1 del 3 dicembre 1997 e prot. n. 50183 dell'8 novembre 2006 del Ministero dei Trasporti, nonché le circolari n. 300/A/54714/108/15 del 28 luglio 1998 e n. 300/A/14199/10/108/68 del 29 ottobre 2010 del Ministero dell'Interno**).

Questa operazione non costituisce peraltro modifica alle caratteristiche costruttive e funzionali escludendosi, perciò, ogni possibile interferenza con il divieto sancito dall'art. 78 del Codice della Strada.

In ogni caso il trasporto della merce deve sempre garantire la massima sicurezza sia per il conducente sia per gli eventuali passeggeri secondo le prescrizioni dell'art. 164 del Codice della Strada: la sistemazione del carico all'interno dell'abitacolo, perciò, deve essere tale da non consentirne spostamenti, non limitare il campo di visibilità o la piena manovrabilità dei comandi e, comunque, non superare i limiti di massa complessiva indicati sulla carta di circolazione. ■

* **Sostituto Commissario della Polizia Stradale**
** **Ispettore Capo della Polizia Stradale**