

ISTRUZIONI PER I VETTORI/SUB-VETTORI

Con la presente C.O.I.M. s.p.a. informa che ogni qualvolta un Cliente o un Fornitore di C.O.I.M. s.p.a. organizza un trasporto relativo a merci da prelevare o consegnare presso gli stabilimenti C.O.I.M. s.p.a. siti in Offanengo (CR), via Ricengo, 21 o in San Martino in Strada (LO) Via Privata Fabrizio De André 24, o presso altro luogo indicato, **dovranno essere seguite le seguenti istruzioni**, che il Cliente/Fornitore si impegna a trasmettere anche al Vettore e/o allo Spedizioniere da lui incaricato.

Ciò al fine di garantire che il Vettore e/o l'eventuale Sub-Vettore (incaricati dal Cliente/Fornitore o dal loro Spedizioniere) siano soggetti che operano nel pieno rispetto della normativa del luogo ove si svolge il trasporto e quindi per evitare che la C.O.I.M. s.p.a. possa essere considerata - in concorso con il Vettore/Sub-Vettore e/o con il Cliente/Fornitore/Spedizioniere - responsabile in ipotesi di violazioni. In caso di violazioni alla normativa locale ad opera del Vettore e/o Sub-Vettore e successiva estensione della responsabilità a C.O.I.M. s.p.a., quest'ultima sin da ora precisa che verrà esercitata rivalsa nei confronti di tutti responsabili.

In particolare, anche ai sensi del D.Lgs. 286/2005, il **Cliente/Fornitore (o il loro Spedizioniere) dovrà vigilare affinché il Vettore e/o l'eventuale Sub-Vettore:**

- se si tratta di imprese di autotrasporto di nazionalità italiana, siano regolarmente iscritti nell'**Albo nazionale** degli autotrasportatori di cose per conto di terzi;
- in ogni caso, siano in possesso di tutte le **autorizzazioni e/o abilitazioni** prescritte dalla propria legge nazionale nonché dalla normativa italiana, Europea ed internazionale per l'esercizio dell'attività di trasporto (a titolo esemplificativo e non esaustivo: **la licenza comunitaria e/o i Permessi Bilaterali e/o il CEMT**). Con riferimento in particolare al CEMT e/o ai Permessi Bilaterali, obbligatori in caso di trasporti fuori dall'Unione Europea, gli stessi dovranno trovarsi in originale sul mezzo adibito al trasporto e dovranno essere validi tenuto conto del luogo di carico, del luogo di scarico, della nazionalità del vettore e della tratta prescelta;
- siano in grado di esibire un **DURC in corso di validità** da cui non risultino irregolarità e risultino altresì in regola sul portale del "Comitato centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi" se si tratta di imprese di autotrasporto di nazionalità italiana, o comunque siano in grado di esibire un documento equipollente, se si tratta di impresa di autotrasporto non avente nazionalità italiana);
- preferibilmente siano in possesso di una **certificazione di qualità**;
- in caso di **trasporto in regime di ADR**, siano **abilitati** ad effettuare i trasporti di merci pericolose e che abbiano a disposizione mezzi idonei ed in regola;
- rispettino tutta la normativa vigente in materia di trasporto di merci su strada, con apposito richiamo inserito nel contratto tra le parti;
- utilizzino la sub-vezione nei limiti, anche di numero, previsti dalla legge applicabile;
- in caso di **trasporto in regime di ADR**, abbiano ottemperato a tutte le prescrizioni di cui al **Regolamento ADR** in vigore, nei casi in cui è applicabile - nonché abbiano provveduto a dare piena attuazione a tutte le misure di "Security" previste dal menzionato regolamento e, nello specifico caso di trasporto di merci ad alto rischio, a redigere un piano di Security;
- siano provvisti di **tutte le dotazioni richieste** dalla normativa vigente; in caso di **trasporto in regime di ADR**, infatti, ogni **mezzo privo delle necessarie dotazioni verrà respinto** e, in particolare, **non sarà consentito l'ingresso in stabilimento al mezzo sprovvisto di:**
 1. estintore da 2 kg
 2. ceppi per blocco ruote
 3. bandoliera o indumenti fluorescenti
 4. pannelli di segnalazione di pericolo arancioni;
 5. due segnali di avvertimento (coni, triangoli riflettenti, luci lampeggianti arancioni)
 6. lampada tascabile;
- rispettino tutte le presenti **istruzioni**;

- rispettino tutti i **regolamenti interni** e tutta la normativa di sicurezza vigente nello stabilimento C.O.I.M. s.p.a.;
- salvo diverso accordo, si presentino per il **carico/scarico delle merci** nello slot prenotato come da Allegato 1 o comunque **dal lunedì al venerdì dalle ore 8.00 alle ore 15.00**, esclusi sabati, domeniche, festivi e giorni di chiusura programmata dello stabilimento. Qualora non vengano rispettati i giorni e gli orari indicati - ivi inclusi quelli eventualmente concordati - il carico/scarico non verrà effettuato per fatto non imputabile a C.O.I.M. s.p.a.
- utilizzino sempre e correttamente i **dispositivi di protezione individuale obbligatori**, ossia gli occhiali, l'elmetto protettivo e le scarpe di sicurezza, in aggiunta a tutti quelli connessi ai rischi specifici che l'attività lavorativa eventualmente comporta, nel rispetto delle procedure vigenti all'interno dello stabilimento. Ogni qualvolta venga individuato un soggetto sprovvisto dei menzionati dispositivi, verrà applicata una sanzione pecuniaria dell'ammontare di euro 250,00 e che, dopo la terza violazione commessa dal medesimo soggetto, a quest'ultimo non sarà più consentito l'ingresso nello stabilimento.
- utilizzino l'**imbracatura di sicurezza**, di cui dovranno essere dotati, nel caso in cui debbano effettuare manovre con rischio di caduta (es. apertura di boccaporti di cisterne o container);
- utilizzino autocisterne e tank container dotati di **protezione anticaduta** regolamentare e in stato di perfetta efficienza. Ai mezzi sprovvisti di protezione anticaduta regolamentare o che non siano in stato di perfetta efficienza, verrà vietato l'ingresso in stabilimento per fatto non imputabile a C.O.I.M. s.p.a.;
- utilizzino mezzi previsti di **corrimano**. Ai mezzi sprovvisti di corrimano o che non siano in stato di perfetta efficienza, verrà vietato l'ingresso in stabilimento per fatto non imputabile a C.O.I.M. s.p.a.;
- utilizzino mezzi dotati di attrezzatura idonea all'ancoraggio della merce anche ai sensi del Decreto Ministero dei Trasporti n 214 del 19/05/2017. In particolare su ogni mezzo deve essere presente, **per ogni fila di bancali, almeno una cinghia omologata (secondo la norma EN 12195-2) e in buono stato**.
- utilizzino mezzi con una **massa complessiva indicata sulla carta di circolazione** sufficiente a caricare tutta la merce oggetto del trasporto. Ai sensi degli articoli 62 e 167 CDS, il mezzo non verrà caricato oltre la massa complessiva indicata sulla carta di circolazione;
- conservino a bordo del veicolo utilizzato per il trasporto **una fotocopia delle presenti istruzioni**;
- conservino a bordo del veicolo utilizzato per il trasporto una **fotocopia del contratto di trasporto** che lega il Cliente/Fornitore/Spedizioniere al Vettore e quest'ultimo all'eventuale Sub-Vettore;
- conservino a bordo del veicolo utilizzato per il trasporto tutta la documentazione di cui le Autorità competenti **potrebbero chiedere l'esibizione** in sede di controllo su strada con riferimento a tutti i paesi che il Vettore attraversa per eseguire il trasporto, ed in particolare comunque la documentazione elencata nel Decreto 22.2.2006 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti;
- non siano di proprietà per il 25% o oltre di una persona fisica o giuridica, un'entità o un organismo russi e/o bielorusi e non incarichino per il trasporto su strada nel territorio dell'Unione Europea, anche per il solo transito, Vettori e/o Sub-Vettori che siano soggetti a restrizioni da parte dell'Unione Europea.

All'arrivo del mezzo presso gli stabilimenti C.O.I.M. s.p.a. o presso altro luogo di presa in consegna indicato, la C.O.I.M. s.p.a. o un suo incaricato effettuerà un controllo dell'idoneità al carico, che prevedrà il controllo sia dello stato generale dell'automezzo (mancanza di evidenti anomalie strutturali) che della presenza delle dotazioni di ancoraggio, anticaduta e di sicurezza, che dell'idoneità del mezzo ad essere caricato con la quantità di merce ordinata senza superare la massa complessiva indicata sulla carta circolazione. In caso di non idoneità del mezzo lo stesso verrà respinto per fatto non imputabile a C.O.I.M. s.p.a.

Il Vettore e l'eventuale Sub-Vettore che si presenteranno al carico/scarico, dovranno avere sul mezzo la seguente documentazione:

	TRASPORTO MERCE PERICOLOSA (ADR)		TRASPORTO MERCE NON PERICOLOSA	
	nazionale	internazionale	nazionale	internazionale
Riferimenti identificativi del trasporto (numero di Richiesta di Trasporto o numero d'ordine)	X	X	X	X
CARTA DI CIRCOLAZIONE (motrice più rimorchio) in originale (con revisioni e collaudi in corso di validità)	X	X	X	X
CERTIFICATO D'APPROVAZIONE MOTRICE/RIMORCHIO in originale "barrato rosa" o DTT306 (solo per cisterne)		X		
CERTIFICATO DI LAVAGGIO/BONIFICA (solo per cisterne non dedicate)	X	X	X	X
Dichiarazione relativa al trasporto precedente ovvero al prodotto precedentemente trasportato (solo per cisterne dedicate)	X	X	X	X
PATENTE DI GUIDA in originale valida per la categoria di veicolo guidato	X	X	X	X
PATENTINO ADR in originale	X	X		
DOCUMENTO PERSONALE DI RICONOSCIMENTO CON FOTO in originale (ogni membro dell'equipaggio)	x	x	x	x
Copia certificata della Licenza Comunitaria o originale del Permesso Bilaterale o originale del CEMT (ove obbligatori per legge visto il tipo di tratta)		x		x

- siano protette contro manomissioni non autorizzate durante lo scarico, il magazzinaggio, la preparazione, il carico e il trasporto.

Il **periodo di franchigia connesso all'attesa** dei veicoli per poter effettuare ciascuna operazione di carico e scarico verrà calcolato ai sensi dell'Articolo 6-bis D. Lgs. 286/2005 e secondo la procedura di cui all'Allegato 1 alle presenti Istruzioni ("DISCIPLINA DEI TEMPI DI ATTESA AI FINI DEL CARICO/SCARICO. FRANCHIGIA. Articolo 6-bis D. Lgs. 286/2005 *** GESTIONE OPERATIVA E ISTRUZIONI PER I SITI C.O.I.M. S.P.A."), che il Cliente/Fornitore ha l'onere di trasmettere ai Vettori/Spedizionieri che incarica di scaricare/caricare presso i siti COIM e/o di allegare ai contratti di trasporto che stipula con i medesimi. In caso contrario, il Cliente/Fornitore dovrà tenere indenne COIM da tutti i danni subiti. In particolare, a fronte del superamento del periodo di franchigia, al fine della corresponsione del dovuto indennizzo previsto dall'art. 6-bis D.lgs 286/2005, l'avente diritto è tenuto a fare richiesta scritta a COIM entro 10 giorni dall'esecuzione del trasporto, a pena di decadenza. Qualora non adempia a quanto sopra nel termine di decadenza pattuito, l'avente diritto decadrà da ogni pretesa e/o azione per indennizzi a tale titolo nei confronti di COIM.

Il Cliente/Fornitore/Spedizioniere dovrà assicurarsi che:

- le tariffe siano del tutto adeguate a garantire la sicurezza stradale e sociale ed in linea con i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto,
- le istruzioni impartite al Vettore siano compatibili con le vigenti disposizioni legislative e regolamentari poste a tutela della sicurezza della circolazione stradale, da ritenersi assolutamente prevalenti.

Il Cliente/Fornitore prende atto che COIM è in possesso di autorizzazione cd. "AEO" - Operatore Economico Autorizzato (Certificato n. IT AEOF 21 1853) e si impegna a garantire a propria volta il rispetto dei principi e dei requisiti di security previsti per il rilascio della suddetta autorizzazione, in particolare con riferimento alla protezione delle merci prodotte, immagazzinate, spedite o trasportate per COIM, consegnate a COIM, o comunque affidategli da COIM, relativamente alle quali si impegna affinché:

- siano ricevute, scaricate, immagazzinate, movimentate, preparate e caricate in locali commerciali sicuri e in zone di carico e di spedizione sicure;

Per lo scarico, l'immagazzinaggio, la preparazione, la movimentazione, il carico e il trasporto di queste merci il Cliente/Fornitore darà istruzioni agli Spedizionieri e ai Vettori/Sub-Vettori affinché utilizzino esclusivamente personale di fiducia e qualificato, sottoposto a controlli di sicurezza. Per l'erogazione di servizi che comportano accesso ai locali COIM ed eventuale contatto con le merci presenti, il Cliente/Fornitore darà istruzioni agli Spedizionieri e ai Vettori/Sub-Vettori affinché utilizzino esclusivamente personale di fiducia, qualificato e sottoposto a controlli di sicurezza. Il Cliente/Fornitore garantisce che i terzi incaricati di svolgere parte dei servizi affidati rispettino i requisiti di sicurezza di cui sopra.

In particolare il Vettore e l'eventuale Sub-Vettore saranno tenuti, in ogni circostanza e soprattutto in caso di previsione di riconsegna delle merci, a **rispettare tutta la normativa vigente relativa alla sicurezza della circolazione stradale**, ed in particolare le disposizioni in materia di:

- **sagoma limite** (art. 61 D.Lgs. 30.04.1992, n. 285 – Codice della Strada – di cui si riporta per intero il testo: *1. Fatto salvo quanto di sposto 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, portabiciclette o portabagagli applicate a sbalzo posteriormente o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente, secondo direttive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti terrestri.

I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione previsti dalla normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché' ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o del complesso di veicoli privo di tali dispositivi.

2. Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di 18,75 m, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotai e strada-mare e, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; gli autosnodati e filosnodati 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 Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2-bis Gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari in corsia riservata autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

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

4. La larghezza massima dei veicoli per trasporto di merci deperibili in regime 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 Euro 430 a Euro 1.731. Per la prosecuzione del viaggio si applicano le disposizioni contenute nell'articolo 164, comma 9.).

- **massa limite** (art. 62 D.Lgs. 30.04.1992, n. 285 – Codice della Strada – di cui si riporta per intero il testo: "1. La massa limite complessiva a pieno carico di un veicolo, salvo quanto disposto nell'art. 10 e nei commi 2, 3, 4, 5 e 6 del presente articolo, costituita dalla massa del veicolo stesso in ordine di marcia e da quella del suo carico, non può eccedere 5 t per i veicoli ad un asse, 8 t per quelli a due assi e 10 t per quelli a 3 o più assi.

2. Con esclusione dei semirimorchi, per i rimorchi muniti di pneumatici tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm (Elevato al Quadrato), la massa complessiva a pieno carico non può eccedere 6 t se ad un asse, con esclusione dell'unità posteriore dell'autosnodato, 22 t se a due assi e 26 t se a tre o più assi.

3. Salvo quanto diversamente previsto dall'articolo 104, per i veicoli a motore isolati muniti di pneumatici, tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm (Elevato al Quadrato) e quando, se trattasi di veicoli a tre o più assi, la distanza fra due assi contigui non sia inferiore ad 1 m, la massa complessiva a pieno carico del veicolo isolato non può eccedere 18 t se si tratta di veicoli a due assi e 25 t se si tratta di

veicoli a tre o più assi; 26 t e 32 t, rispettivamente, se si tratta di veicoli a tre o a quattro o più assi quando l'asse motore e' munito di pneumatici accoppiati e di sospensioni pneumatiche ovvero riconosciute equivalenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi, la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere 19,5 t.

4. Nel rispetto delle condizioni prescritte nei commi 2, 3 e 6, la massa complessiva di un autotreno a tre assi non può superare 24 t, quella di un autoarticolato o di un autosnodato a tre assi non può superare 30 t, quella di un autotreno, di un autoarticolato o di un autosnodato non può superare 40 t se a quattro assi e 44 t se a cinque o più assi.

5. Qualunque sia il tipo di veicolo, la massa gravante sull'asse più caricato non deve eccedere 12 t.

6. In corrispondenza di due assi contigui la somma delle masse non deve superare 12 t se la distanza assiale è inferiore a 1 m; nel caso in cui la distanza assiale sia pari o superiore a 1 m ed inferiore a 1,3 m, il limite non può superare 16 t; nel caso in cui la distanza sia pari o superiore a 1,3 m ed inferiore a 2 m, tale limite non può eccedere 20 t.

7. Chiunque circola con un veicolo che supera compreso il carico, salvo quanto disposto dall'art. 167, i limiti di massa stabiliti dal presente articolo e dal regolamento è soggetto alle sanzioni previste dall'art. 10.).

- **limiti di velocità** (art. 142 D.Lgs. 30.04.1992, n. 285 – Codice della Strada – di cui si riporta per intero il testo: "1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.

2. Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive e comunque contrastanti con i criteri di cui al comma 1. Lo stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario; in caso di mancato adempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può procedere direttamente alla esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario.

3. Le seguenti categorie di veicoli non possono superare le velocità sottoindicate:

a) ciclomotori: 45 km/h;

b) autoveicoli o motoveicoli utilizzati per il trasporto delle merci pericolose rientranti nella classe 1 figurante in allegato all'accordo di

cui all'articolo 168, comma 1, quando viaggiano carichi: 50 km/h fuori dai centri abitati; 30 km/h nei centri abitati;

c) macchine agricole e macchine operatrici 40 km/h se montati su pneumatici o su altri sistemi equipollenti; 15 km/h in tutti gli altri casi;

d) quadricicli: 80 km/h fuori dei centri abitati;

e) treni costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio di cui alle lettere h), i) e l) dell'art. 54, comma 1: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;

f) autobus e filobus di massa complessiva a pieno carico superiore a 8 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;

g) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t e fino a 12 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;

h) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 12 t: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;

i) autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 5 t se adoperati per il trasporto di persone ai sensi dell'art. 82, comma 6: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;

l) mezzi d'opera quando viaggiano a pieno carico: 40 km/h nei centri abitati; 60 km/h fuori dei centri abitati.

4. Nella parte posteriore dei veicoli di cui al comma 3, ad eccezione di quelli di cui alle lettere a) e b), devono essere indicate le velocità massime consentite. Qualora si tratti di complessi di veicoli, l'indicazione del limite va riportata sui rimorchi ovvero sui semirimorchi. Sono comunque esclusi da tale obbligo gli autoveicoli militari ricompresi nelle lettere c), g), h) ed i) del comma 3, quando siano in dotazione alle Forze armate, ovvero ai Corpi ed organismi indicati nell'articolo 138, comma 11.

5. In tutti i casi nei quali sono fissati limiti di velocità restano fermi gli obblighi stabiliti dall'art. 141.

6. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.

6-bis. Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le modalità di impiego sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.

7. Chiunque non osserva i limiti minimi di velocità, ovvero supera i limiti massimi di velocità di non oltre 10 km/h, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 42 a € 173.

8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma € 173 a € 694.

9. Chiunque supera di oltre 40 km/h ma di non oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 543 a € 2.170. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi.

9-bis. Chiunque supera di oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 845 a € 3.382. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei a dodici mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

10. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 26 a € 102.

11. Se le violazioni di cui ai commi 7, 8, 9 e 9-bis sono commesse alla guida di uno dei veicoli indicati al comma 3, lettere b), e), f), g), h), i) e l) le sanzioni amministrative pecuniarie e quelle accessorie ivi previste sono raddoppiate. L'eccesso di velocità oltre il limite al

quale è tarato il limitatore di velocità di cui all'articolo 179 comporta, nei veicoli obbligati a montare tale apparecchio, l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 2-bis e 3 del medesimo articolo 179, per il caso di limitatore non funzionante o alterato. E' sempre disposto l'accompagnamento del mezzo presso un'officina autorizzata, per i fini di cui al comma 6-bis del citato articolo 179.

12. Quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del comma 9, la sanzione amministrativa accessoria è della sospensione della patente da otto a diciotto mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del comma 9-bis, la sanzione amministrativa accessoria è la revoca della patente, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

12-bis. I proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti dal presente articolo, attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni, sono attribuiti, in misura pari al 50 per cento ciascuno, all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento o agli enti che esercitano le relative funzioni ai sensi dell'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, e all'ente da cui dipende l'organo accertatore, alle condizioni e nei limiti di cui ai commi 12-ter e 12-quater. Le disposizioni di cui al periodo precedente non si applicano alle strade in concessione. Gli enti di cui al presente comma diversi dallo Stato utilizzano la quota dei proventi ad essi destinati nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti.

12-ter. Gli enti di cui al comma 12-bis destinano le somme derivanti dall'attribuzione delle quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al medesimo comma alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ivi comprese le spese relative al personale, nel rispetto della normativa vigente relativa al contenimento delle spese in materia di pubblico impiego e al patto di stabilità interno.

12-quater. Ciascun ente locale trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'articolo 208 e al comma 12-bis del presente articolo, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo" e, al secondo periodo, le parole: "di cui al periodo precedente" sono sostituite dalle seguenti: "di cui al primo periodo. La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 12-bis è ridotta del 90 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione di cui al periodo precedente, ovvero che utilizzi i proventi di cui al primo periodo in modo difforme da quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 208 e dal comma 12-ter del presente articolo, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze. Le inadempienze di cui al periodo precedente rilevano ai fini della responsabilità disciplinare e per

danno erariale e devono essere segnalate tempestivamente al procuratore regionale della Corte dei conti.”).

- **sistemazione del carico sui veicoli** (art. 164 D.Lgs. 30.04.1992, n. 285 – Codice della Strada – di cui si riporta per intero il testo: “1. Il carico dei veicoli deve essere sistemato in modo da evitare la caduta o la dispersione dello stesso; da non diminuire la visibilità al conducente né impedirgli la libertà dei movimenti nella guida; da non compromettere la stabilità del veicolo; da non mascherare dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva né le targhe di riconoscimento e i segnali fatti col braccio.

2. Il carico non deve superare i limiti di sagoma stabiliti dall’art. 61 e non può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore del veicolo; può sporgere longitudinalmente dalla parte posteriore, se costituito da cose indivisibili, fino ai 3/10 della lunghezza del veicolo stesso, purché nei limiti stabiliti dall’art. 61.

2-bis. Nel caso di autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, in deroga al comma 2, è consentito l’utilizzo di strutture portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente; tale struttura può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino ad un massimo di 80 cm dalla sagoma propria del mezzo.

3. Fermi restando i limiti massimi di sagoma di cui all’art. 61, comma 1, possono essere trasportate cose che sporgono lateralmente fuori dalla sagoma del veicolo, purché la sporgenza di ciascuna parte non superi centimetri 30 di distanza dalle luci di posizione anteriori e posteriori. Pali, sbarre, lastre o carichi simili difficilmente percepibili, collocati orizzontalmente, non possono comunque sporgere lateralmente oltre la sagoma propria del veicolo.

4. Gli accessori mobili non devono sporgere nelle oscillazioni al di fuori della sagoma propria del veicolo e non devono strisciare sul terreno.

5. È vietato trasportare o trainare cose che striscino sul terreno, anche se in parte sostenute da ruote.

6. Se il carico sporge oltre la sagoma propria del veicolo, devono essere adottate tutte le cautele idonee ad evitare pericolo agli altri utenti della strada. In ogni caso la sporgenza longitudinale deve essere segnalata mediante uno o due speciali pannelli quadrangolari, rivestiti di materiale retroriflettente, posti alle estremità della sporgenza in modo da risultare costantemente normali all’asse del veicolo.

7. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche e le modalità di approvazione dei pannelli. Il pannello deve essere conforme al modello approvato e riportare gli estremi dell’approvazione.

8. Chiunque viola le disposizioni dei commi precedenti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 87 a € 344.

9. Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a sistemare il carico secondo le modalità stabilite dal presente articolo. Perciò l’organo accertatore, nel caso che trattasi di veicolo a motore, oltre all’applicazione della sanzione di cui al comma 8, procede al ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la detta sistemazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. I documenti sono restituiti all’avente diritto allorché il carico sia stato sistemato in conformità delle presenti norme. Le modalità della restituzione sono fissate dal regolamento.”).

- **trasporto di cose su veicoli a motore e sui rimorchi** (art. 167 D.Lgs. 30.04.1992, n. 285 – Codice della Strada – di cui si riporta per intero il testo: “1. I veicoli a motore ed i rimorchi non possono superare la massa complessiva indicata sulla carta di circolazione.

1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato.

2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma:

a) da euro 42 a euro 173, se l’eccedenza non supera 1 t;

b) da euro 87 a euro 345, se l’eccedenza non supera le 2 t;

c) da euro 173 a euro 695, se l’eccedenza non supera le 3 t;

d) da euro 431 a euro 1.734, se l’eccedenza supera le 3 t. 2-bis.

I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.

3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l’eccedenza non superi rispettivamente il 5, il 15, il 25 per cento, oppure superi il 25 per cento della massa complessiva.

3-bis. I veicoli di cui al comma 3, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi del 10 per cento quella indicata nella carta di circolazione. Si applicano le sanzioni di cui al comma 3.

4. Gli autoveicoli adibiti al trasporto di veicoli di cui all’art. 10, comma 3, lettera d), possono circolare con il loro carico soltanto sulle autostrade o sulle strade con carreggiata non inferiore a 6,50 m e con altezza libera delle opere di sottovia che garantisca un franco minimo rispetto all’intradosso delle opere d’arte non inferiore a 20 cm. I veicoli di cui all’art. 10, comma 3, lettera e) e g), possono circolare con il loro carico sulle strade che abbiano altezza libera delle opere di sottovia che garantisca un franco minimo rispetto all’intradosso delle opere d’arte non inferiore a 30 cm.

5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un’unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-bis; in tal caso l’eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso, applicando le tolleranze di cui al comma 2-bis per il veicolo trattore.

6. La sanzione di cui al comma 5 si applica anche nell’ipotesi di eccedenze di massa di uno solo dei veicoli, anche se non ci sia eccedenza di massa nel complesso.

7. Chiunque circola in violazione delle disposizioni di cui al comma 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 173 a € 694, fama restando la responsabilità civile di cui all’art. 2054 del codice civile.

8. Agli effetti delle sanzioni amministrative previste dal presente articolo le masse complessive a pieno carico indicate nelle carte di circolazione, nonché i valori numerici ottenuti mediante l’applicazione di qualsiasi percentuale, si devono considerare arrotondati ai cento chilogrammi superiori.

9. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo si applicano sia al conducente che al proprietario del veicolo, nonché al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo. L’intestatario della carta di circolazione del veicolo è tenuto a corrispondere agli enti proprietari delle strade percorse l’indennizzo di cui all’art. 10, comma 10, commisurato all’eccedenza rispetto ai limiti di massa di cui all’art. 62.

10. Quando è accertata una eccedenza di massa superiore al 5 per cento della massa complessiva a pieno carico indicata nella carta di circolazione, la continuazione del viaggio è subordinata alla riduzione del carico entro i limiti consentiti.

10-bis. Per i veicoli di cui al comma 2-bis l’eccedenza di massa ai fini dell’applicazione delle disposizioni di cui al comma 10 è pari al 5 per cento più una tonnellata della massa complessiva a pieno carico indicata sulla carta di circolazione.

11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all’articolo 10, quando venga superata la massa complessiva

massima indicata nell'autorizzazione. La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione.

12. Costituiscono fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo statico in regola con le verifiche di legge e di quelli in dotazione agli organi di polizia, nonché i documenti di accompagnamento previsti da disposizioni di legge. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.

12-bis. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.

13. Ai veicoli immatricolati all'estero si applicano tutte le norme previste dal presente articolo.”).

- durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose (art. 174 D.Lgs. 30.04.1992, n. 285 – Codice della Strada – di cui si riporta per intero il testo: “1. La durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose e i relativi controlli sono disciplinati dalle norme previste dal regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006.

2. I registri di servizio, gli estratti del registro e le copie dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 devono essere esibiti, per il controllo, al personale cui sono stati affidati i servizi di polizia stradale ai sensi dell'articolo 12 del presente codice. I registri di servizio di cui al citato regolamento (CE), conservati dall'impresa, devono essere esibiti, per il controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici e agli ispettori della direzione provinciale del lavoro.

3. Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo possono essere sempre accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli, nonché attraverso i documenti di cui al comma 2.

4. Il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 41 a € 168. Si applica la sanzione da € 218 a € 870 al conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero di cui al citato regolamento (CE).

5. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 10 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 326 a € 1.304. Si applica la sanzione da € 380 a € 1.522 se la violazione di durata superiore al 10 per cento riguarda il tempo minimo di riposo prescritto dal citato regolamento.

6. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 20 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida, ovvero minimo del tempo di riposo, prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 434 a € 1.738.

7. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 272 a € 1.086.

Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti dal predetto regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 380 a € 1.522. Se i limiti di cui ai periodi precedenti non sono rispettati per oltre il 20 per cento, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 434 a € 1.738.

8. Il conducente che durante la guida non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 168 a € 673.

9. Il conducente che è sprovvisto dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 334 a € 1.334. La stessa sanzione si applica a chiunque non ha con sé o tiene in modo incompleto o alterato l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.

10. Le sanzioni di cui ai commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 si applicano anche agli altri membri dell'equipaggio che non osservano le prescrizioni previste dal regolamento (CE) n. 561/2006.

11. Nei casi previsti dai commi 4, 5, 6 e 7 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, provvede al ritiro temporaneo dei documenti di guida, intima al conducente del veicolo di non proseguire il viaggio se non dopo aver effettuato i prescritti periodi di interruzione o di riposo e dispone che, con le cautele necessarie, il veicolo sia condotto in un luogo idoneo per la sosta, ove deve permanere per il periodo necessario; del ritiro dei documenti di guida e dell'intimazione è fatta menzione nel verbale di contestazione. Nel verbale è indicato anche il comando o l'ufficio da cui dipende l'organo accertatore, presso il quale, completati le interruzioni o i riposi prescritti, il conducente è autorizzato a recarsi per ottenere la restituzione dei documenti in precedenza ritirati; a tale fine il conducente deve seguire il percorso stradale espressamente indicato nel medesimo verbale. Il comando o l'ufficio restituiscono la patente e la carta di circolazione del veicolo dopo avere constatato che il viaggio può essere ripreso nel rispetto delle condizioni prescritte dal presente articolo. Chiunque circola durante il periodo in cui gli è stato intimato di non proseguire il viaggio è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 1.923 a € 7.694, nonché con il ritiro immediato della patente di guida.

12. Per le violazioni della normativa comunitaria sui tempi di guida, di interruzione e di riposo commesse in un altro Stato membro dell'Unione europea, se accertate in Italia dagli organi di cui all' articolo 12, si applicano le sanzioni previste dalla normativa italiana vigente in materia, salvo che la contestazione non sia già avvenuta in un altro Stato membro; a tale fine, per l'esercizio dei ricorsi previsti dagli articoli 203 e 204-bis, il luogo della commessa violazione si considera quello dove è stato operato l'accertamento in Italia.

13. Per le violazioni delle norme di cui al presente articolo, l'impresa da cui dipende il lavoratore al quale la violazione si riferisce è obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta.

14. L'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nel regolamento (CE) n. 561/2006, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 334 a € 1.334 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.

15. Nel caso di ripetute inadempienze, tenuto conto anche della loro entità e frequenza, l'impresa che effettua il trasporto di persone ovvero di cose in conto proprio ai sensi dell'articolo 83 incorre nella sospensione, per un periodo da uno a tre mesi, del titolo abilitativo o dell'autorizzazione al trasporto riguardante il veicolo cui le infrazioni si riferiscono se, a seguito di diffida rivolta dall'autorità competente a regolarizzare in un congruo termine la sua posizione, non vi abbia provveduto.

16. Qualora l'impresa di cui al comma 15, malgrado il provvedimento adottato a suo carico, continui a dimostrare una costante recidività nel commettere infrazioni, anche nell'eventuale esercizio di altri servizi di trasporto, essa incorre nella decadenza o nella revoca del provvedimento che la abilita o la autorizza al trasporto cui le ripetute infrazioni maggiormente si riferiscono.

17. La sospensione, la decadenza o la revoca di cui al presente articolo sono disposte dall'autorità che ha rilasciato il titolo che abilita al trasporto. I provvedimenti di revoca e di decadenza sono atti definitivi.

18. Quando le ripetute inadempienze di cui ai commi 15 e 16 del presente articolo sono commesse con veicoli adibiti al trasporto di persone o di cose in conto terzi, si applicano le disposizioni del comma 6 dell' articolo 5 del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395.”).

DATA: _____

IL CLIENTE/IL FORNITORE

Timbro e firma

ALLEGATO 1 - DISCIPLINA DEI TEMPI DI ATTESA AI FINI DEL CARICO/SCARICO. FRANCHIGIA
Articolo 6-bis D. Lgs. 286/2005 - GESTIONE OPERATIVA E ISTRUZIONI PER I SITI C.O.I.M. S.P.A.

Con riferimento all'articolo 6 bis del D.Lgs. 286/2005 avente ad oggetto "Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico/scarico. Franchigia", le presenti istruzioni sono redatte affinché:

- i vettori incaricati da COIM di effettuare un trasporto (carico o scarico ai siti COIM) conoscano la procedura operativa e condividano un'attribuzione dei tempi di attesa basata su criteri predeterminati;
- i clienti/fornitori conoscano la procedura operativa e la trasmettano ai vettori che incaricano di caricare/scaricare presso i siti COIM, affinché gli stessi sappiano organizzare la propria attività e valutare i tempi di attesa in base a criteri predeterminati.

GESTIONE OPERATIVA DEL SITO DI OFFANENGO

Yard Management System

Il sito produttivo di C.O.I.M. S.P.A. di Offanengo (CR) dispone di un sistema di Yard Management che consente la tracciabilità degli automezzi a partire dall'ingresso nell'area parcheggio sino all'uscita al termine delle attività.

Nel caso in cui C.O.I.M. S.P.A. (di seguito anche semplicemente COIM) sia anche committente del trasporto, la tracciabilità si concretizza ancora più a monte, coinvolgendo il trasportatore o lo spedizioniere nella fase di booking delivery. Il fornitore ha infatti l'onere, in questa fase, di accreditarsi ad una finestra oraria di arrivo dell'automezzo.

Nel caso in cui C.O.I.M. s.p.a. non sia il committente del trasporto, si chiede al committente (cliente/fornitore di COIM) di definire in anticipo uno slot con il proprio vettore e di comunicarlo in tempo utile al personale di riferimento in COIM.

La tracciabilità offerta dal sistema YMS consente la storicizzazione in un Plico Digitale che accompagna ciascun automezzo per tutta la durata della permanenza nel sito COIM.

Il Plico si apre quando l'automezzo entra nell'area parcheggio e viene identificato con un sistema di rilevazione della targa.

Definizione convenzionale dei Milestone

Ai fini della consuntivazione del tema delle soste al carico/scarico, si definiscono convenzionalmente i seguenti 3 Milestone:

- **Orario di Registrazione (A):** è l'orario di conclusione della registrazione da parte dell'autista al Totem di accredito alla chiamata presente nell'area parcheggio. Il Totem coincide con il Luogo di carico o scarico. L'operazione è fattibile 24/24 - 7/7 in modalità manuale (totem fisico) o in modalità virtuale (totem digitale accessibile attraverso una rete Wi-Fi dedicata. L'operatività di registrazione è disponibile in multilingua (26 lingue). Considerando che il Tempo di Attività dello stabilimento è da lunedì a venerdì dalle ore 8:00 alle ore 15:00 (esclusi festivi e chiusure programmate dello stabilimento), la registrazione al di fuori del Tempo di Attività (quindi nell'intervallo 15.00 - 08.00 da lunedì a venerdì e comunque nei WE, nei giorni festivi e nei giorni di chiusura dello stabilimento) prevede l'allineamento dell'Orario di Registrazione (A) all'inizio del Tempo di Attività. Effettuata la registrazione l'autista deve essere disponibile in ogni momento per il prosieguo dell'attività: pertanto si chiede agli autisti di non effettuare la registrazione laddove intendano usufruire delle opportunità offerte dallo stabilimento COIM, quali la mensa, le docce o la sosta per il riposo.
- **Orario di Ingresso (B):** è l'orario di pesata in ingresso. Terminata l'attesa e completata la pesata, l'automezzo viene invitato ad entrare in stabilimento per effettuare le operazioni effettive di carico/scarico. Varcato l'ingresso dello stabilimento si trova immediatamente la pesa.
- **Orario di Uscita (C):** è l'orario in cui vengono consegnati i documenti al termine delle operazioni effettive di carico/scarico.

Definizione Convenzionale dei Tempi

Attraverso la definizione e la registrazione informatica di questi 3 Milestone è possibile calcolare i tempi consuntivati per ciascun automezzo. In particolare, è possibile definire tre Tempi:

- **Tempo di Attesa:** delta tra Orario di Ingresso e Orario di Registrazione (B-A)
- **Tempo di Esecuzione Materiale delle Operazioni di Carico/Scarico** (più brevemente Tempo di Carico/Scarico): delta tra Orario di Uscita e Orario di Ingresso (C-B)
- **Tempo Globale:** somma di Tempo di Attesa e Tempo di Carico/Scarico che equivale al delta tra Orario di Uscita ed Orario di Registrazione (C-A)

NOTE

- Questa definizione convenzionale di Milestone e Tempi è semplificata a vantaggio dell'automezzo, in quanto durante il Tempo di Attesa vengono in realtà svolte tutte le attività prodromiche, ma necessarie, alle operazioni effettive di carico/scarico, quali la consegna e la verifica dei documenti relativi al mezzo e alla vendita/acquisto sottostante; la verifica dell'idoneità del mezzo al carico/scarico; l'eventuale prelievo di campioni per lo scarico di matrie prime sfuse.
- Il calcolo alla fine dovrà considerare l'incidenza di eventuali ritardi imputabili al vettore che dovranno essere detratti dal Tempo in cui si sono verificati.

Tempo di Carico/Scarico:

Trattandosi di uno stabilimento a rischio di incidente rilevante, ai sensi e per gli effetti del D. Lgs 105/2015 allegato B appendice 1 (in recepimento della direttiva 2012/18/UE - cd. "Seveso III"), l'attenzione a tematiche di sicurezza è ai massimi livelli. **Il tempo di carico/scarico medio stimato è di circa 2:30.** Lo stesso tempo è quindi da considerarsi il tempo Massimo di Carico/Scarico, come elemento essenziale del contratto di trasporto in forma scritta.

Consuntivazione della prestazione di carico-scarico

Attraverso il sistema di Yard Management, COIM può tracciare i tempi di cui sopra (Tempo di Attesa, Tempo di Carico/Scarico e Tempo Globale) e condividere anche a posteriori i dati registrati con i vettori/spedizionieri/clienti/fornitori che presentino richiesta scritta.

Saranno annotati anche tutti i ritardi imputabili al vettore. Di seguito le principali cause di ritardo imputabili al vettore:

- Arrivo in uno slot orario diverso da quello pianificato. Nel caso di servizi di carico/scarico che non prevedono la committenza da parte di COIM verrà considerata causa del vettore l'arrivo in un giorno diverso da quello previsto.
- Documentazione incompleta (per esempio la mancanza dei riferimenti della richiesta di trasporto (outbound), degli ordini d'acquisto (inbound) ecc.) che comportano rallentamenti e ritardi nella fase di accettazione ed identificazione
- Mancanza dei requisiti minimi di idoneità dell'automezzo tra cui per esempio:
 - Mancanza attrezzature per il cargo securing (cinghie, ecc.)
 - Mancanza dell'attrezzatura prevista dalla normativa ADR
 - Mancanza documenti necessari per esercitare il trasporto (patenti, libretti di circolazione, revisione in corso di validità, certificati di lavaggio per le cisterne ecc.)
- Rallentamenti e ritardi nelle esecuzioni di ancoraggio (cinghiatura delle file di bancali)
- Irreperibilità autisti post registrazione o durante le fasi di carico/scarico
- Incidenti all'interno dello stabilimento causati dall'autista
- Autista che abbia esaurito le ore di guida giornaliera
- Atteggiamiento non collaborativo nell'utilizzo dei DPI o degli obblighi previsti nelle Istruzioni di Accesso allo stabilimento (previamente sottoscritte in fase di registrazione)

GESTIONE OPERATIVA DEL SITO DI SAN MARTINO IN STRADA (LO)

Tutto quanto descritto riguarda anche il sito produttivo C.O.I.M. S.P.A. di San Martino in Strada (LO) ad eccezione del fatto che quest'ultimo, viste le dimensioni molto più ridotte e flussi molto meno importanti, non dispone di un sistema di Yard Management. In via di valutazione sistemi di consuntivazione dei tempi operativi.