

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
Direzione generale per la Motorizzazione
Divisione 3 - Disciplina tecnica dei veicoli

Prot. n. 26957

Roma, 30 settembre 2024

OGGETTO: Circolare n. 3777_MOT2/C del 31.10.2005 . Fissaggio sui ponti delle navi dei veicoli stradali a bordo delle Navi Ro-Ro. Aggiornamento disposizioni.

Si fa riferimento alla circolare specificata in oggetto relativa alle procedure per l'aggiornamento del documento unico di circolazione e di proprietà (DU) al fine di riportare l'annotazione della presenza dei punti di rizzaggio sui veicoli stradali con massa superiore ai 3,5 t., idonei per l'imbarco e il trasporto marittimo.

In particolare, la circolare del 2005 ha previsto di riportare sul DU l'indicazione della rispondenza del veicolo al punto 5 della risoluzione IMO A.581 (14).

Al riguardo, si informa che le linee guida della Risoluzione IMO A. 581 (14) sono state sostituite dalla nuova Risoluzione MSC.479 (102) adottata l'11.11.2020.

Premesso ciò, per le nuove richieste di rispondenza a detta Risoluzione, presentate secondo le procedure previste sempre dalla citata circolare, l'annotazione sul documento unico di circolazione è la seguente:

"IL VEICOLO RISPONDE ALLA RISOLUZIONE MSC.479 (102)"

indicata a seguito dell'inserimento dell'asteriscata ***RIZZNAVE**.

Si allega, a titolo informativo, la traduzione non ufficiale del contenuto del punto 5 della nuova risoluzione e dei nuovi punti aggiunti, il punto 6. *Ancoraggi* e il punto 7. *Stivaggio*.

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE
ing. Paolo Sappino

Allegato alla circolare 30.9.2024, prot. n. 26957

5 Punti di sicurezza sui veicoli stradali

- 5.1 I punti di sicurezza sui veicoli stradali dovrebbero essere progettati per garantire la sicurezza dei veicoli stradali alla nave e dovrebbe avere un'apertura in grado di accettare solo un ancoraggio. Il punto di fissaggio e l'apertura dovrebbero consentire diverse direzioni dell'ancoraggio al ponte della nave. [1]
- 5.2 Lo stesso numero di non meno di due o non più di sei punti di fissaggio dovrebbe essere forniti su ciascun lato del veicolo stradale conformemente alle disposizioni del punto 5.3.
- 5.3 Fatte salve le disposizioni delle note 1, 2 e 3, il numero minimo e la resistenza minima dei punti di fissaggio deve essere conforme alla seguente tabella:

Gross vehicle mass (GVM) tonnes	Minimum number of securing points on each side of the road vehicle	Minimum strength without permanent deformation of each securing point as lifted (kN)
3,5 t ≤ GVM ≤ 20 t	2	GVM x 10 x 1.2
20 t < GVM ≤ 30 t	3	_____
30 t < GVM ≤ 40 t	4	n*

* Dove n è il numero totale di punti di fissaggio su ciascun lato del veicolo stradale.

Nota 1: Per i treni stradali, la tabella si applica a ciascun componente, vale a dire rispettivamente al veicolo a motore e a ciascun rimorchio.

Nota 2: I veicoli trainanti di semirimorchi sono esclusi dalla tabella di cui sopra. Dovrebbero essere dotati di due punti di fissaggio nella parte anteriore del veicolo, la cui resistenza dovrebbe essere sufficiente a impedire il movimento laterale della parte anteriore del veicolo. Un dispositivo di traino anteriore può sostituire i due punti di fissaggio.

Nota 3: Se il dispositivo di traino è utilizzato per fissare veicoli diversi dai veicoli trattori a semirimorchio, esso non deve sostituire o sostituire il numero minimo e la resistenza dei punti di fissaggio su ciascun lato del veicolo di cui sopra.

- 5.4 Ogni punto di fissaggio sul veicolo deve essere contrassegnato in un colore chiaramente visibile.
- 5.5 I punti di sicurezza sui veicoli dovrebbero essere posizionati in modo da garantire un'efficace il veicolo dalle cinghie.
- 5.6 I punti di sicurezza dovrebbero essere in grado di trasferire le forze dalle cinghie alle telaio del veicolo stradale e non dovrebbe mai essere montato su paraurti o assi, a meno che questi non siano appositamente costruiti e le forze siano trasmesse direttamente al telaio.
- 5.7 I punti di fissaggio devono essere posizionati in modo che gli ancoraggi possano essere fissate in modo facile e sicuro, in particolare quando il veicolo è munito di protezioni laterali.
- 5.8 Il passaggio libero interno dell'apertura di ciascun punto di fissaggio non dovrebbe essere inferiore a 80 mm, ma l'apertura non deve necessariamente essere di forma circolare. MSC 102/24/Add.1
- 5.9 Dispositivi di fissaggio equivalenti o superiori possono essere presi in considerazione per i veicoli per: che le disposizioni della tabella 5.3 sono inadeguate.

6 Ancoraggio

- 6.1 In generale, il carico massimo di fissaggio (MSL) degli ancoraggi non deve essere inferiore a 100 kN e le cinghie devono essere fatte di materiale con caratteristiche di allungamento adeguate. Tuttavia, il numero richiesto e l'MSL degli ancoraggi possono essere calcolati conformemente all'allegato 13 del codice di buone pratiche per lo stivaggio e la messa in sicurezza del carico (codice CSS), tenendo conto dei criteri di cui al punto 1.5.1 del codice CSS.
- 6.2 Le cinghie devono essere progettate e fissate in modo che, a condizione che vi sia un accesso sicuro, è possibile stringerli se diventano allentati. Ove possibile e necessario, le cinghie di ancoraggio devono essere esaminate a intervalli regolari durante il viaggio e, se necessario, serrate.
- 6.3 Gli ancoraggi devono essere fissati ai punti di fissaggio con ganci o altri dispositivi in modo da progettati in modo da non potersi staccare dall'apertura del punto di fissaggio se l'ancoraggio si allenta durante il viaggio.
- 6.4 Un solo ancoraggio deve essere fissato a qualsiasi apertura del punto di fissaggio sul veicolo.
- 6.5 Le cinghie di ancoraggio dovrebbero essere fissate solo ai punti di fissaggio previsti a tal fine.
- 6.6 Gli ancoraggi devono essere fissati ai punti di fissaggio del veicolo in modo che l'angolo tra l'ancoraggio e i piani orizzontale e verticale è preferibilmente compreso tra 30° e 60°.
- 6.7 Tenendo conto delle caratteristiche della nave e delle condizioni meteorologiche previste durante il viaggio previsto, il comandante deve decidere il numero di punti di fissaggio e di ancoraggi da utilizzare per ogni viaggio.
- 6.8 In caso di dubbio circa la conformità di un veicolo stradale alle disposizioni della tabella 5.3, il comandante può, a sua discrezione, caricare il veicolo a bordo, tenendo conto delle condizioni apparenti del veicolo, delle condizioni meteorologiche e marine previste per il viaggio previsto e di tutte le altre circostanze.

7 Stivaggio

- 7.1 A seconda dell'area di funzionamento, delle condizioni meteorologiche predominanti e delle caratteristiche della nave, i veicoli stradali dovrebbero essere riposti in modo che il telaio sia mantenuto il più statico possibile non consentendo il gioco libero nella sospensione dei veicoli. Ciò può essere fatto, ad esempio, comprimendo le molle fissando strettamente il veicolo al ponte, sollevando il telaio prima di fissare il veicolo o rilasciando la pressione dell'aria sui sistemi di sospensione ad aria compressa.
- 7.2 Tenendo conto delle condizioni di cui al punto 7.1 e del fatto che l'aria compressa i sistemi di sospensione possono perdere aria, la pressione dell'aria deve essere rilasciata su ogni veicolo dotato di tale sistema se il viaggio dura più di 24 ore. Se possibile, la pressione dell'aria dovrebbe essere rilasciata anche per viaggi di durata inferiore. Se la pressione dell'aria non viene rilasciata, il veicolo deve essere sollevato per evitare un allentamento delle ancoraggi dovuto a perdite d'aria dal sistema durante il viaggio.
- 7.3 In caso di utilizzo di martinetti su un veicolo, il telaio deve essere rinforzato in modo da i punti di sollevamento e la posizione dei punti di sollevamento devono essere chiaramente indicati.
- 7.4 Particolare attenzione dovrebbe essere prestata alla messa in sicurezza dei veicoli stradali stivati posizioni in cui possono essere esposti a forze aggiuntive. In caso di stivaggio di veicoli, occorre prestare particolare attenzione alle forze che possono derivare da tale stivaggio.
- 7.5 Le ruote dovrebbero essere strozzate per fornire ulteriore sicurezza in condizioni avverse.
- 7.6 I veicoli con motore diesel non devono essere lasciati in marcia durante il viaggio.
- 7.7 veicoli progettati per trasportare carichi che possono avere un'incidenza negativa sulla loro stabilità, come la carne appesa, avrebbero dovuto integrare nella loro progettazione un mezzo per neutralizzare il sistema di sospensione.
- 7.8 Lo stivaggio deve essere organizzato in conformità con quanto segue:
 - 1 i freni di stazionamento di ciascun veicolo o di ciascun elemento di una combinazione di veicoli devono essere applicati e bloccati.
 - 2 I semirimorchi, per la natura della loro progettazione, non dovrebbero essere supportati sugli appoggi di atterraggio durante il trasporto marittimo, a meno che le stesse non siano appositamente progettate a tale scopo e contrassegnate in tal modo. Un semirimorchio sganciato deve essere sostenuto da un cavalletto o dispositivo simile collocato nell'area immediata della piastra di trazione in modo che il collegamento della quinta ruota al perno non sia limitato. I progettisti di semirimorchi dovrebbero considerare lo spazio e i rinforzi necessari e le aree selezionate dovrebbero essere chiaramente contrassegnate.

[1] Se più di un'apertura è prevista in un punto di fissaggio, ogni apertura dovrebbe avere la forza per il punto di fissaggio nella tabella di cui al punto 5.3.