



Motrice + carrello industriale: chi mette la certificazione CE?

□ IL PUNTO DI VISTA DI CLAUDIO DELAINI

In molti magazzini circola un treno industriale: una motrice elettrica che trascina uno o più carrelli. Due mezzi, spesso acquistati in momenti diversi, da fornitori diversi, messi insieme senza troppo pensarci.

La domanda che mi fanno quando arrivo è quasi sempre la stessa: “La CE ce l’abbiamo sulla motrice — basta così, no?”

No. Non basta.

Il punto critico non è la motrice, né il carrello preso singolarmente. È l’interfaccia tra i due: chi ha valutato lo sforzo massimo di trazione? Chi ha verificato che aggancio e sgancio avvengano in sicurezza? Chi risponde se qualcosa va storto durante una manovra?

Lo scenario più frequente — e più problematico — è quello in cui l’azienda ha già la motrice e aggiunge il carrello in un secondo momento, magari facendolo costruire da un’officina locale. Il treno comincia a girare in magazzino. La valutazione all’interfaccia non esiste, nessuno ha messo nero su bianco chi risponde di cosa.

La Cassazione lo ha detto chiaramente: non è la perizia tecnica a stabilire se il sistema era sicuro. È la conformità documentale a farlo. O c’è, o non c’è.

Quando in un’azienda circola un treno composto da una motrice elettrica e



Motrice + carrello industriale: chi mette la certificazione CE?

uno o più carrelli trainati, la domanda su chi si deve occupare della **conformità CE** è meno semplice di quanto sembri. La risposta, infatti, dipende da come i due elementi sono stati acquistati, da chi li ha fabbricati e in che momento.

Prima di tutto, un chiarimento che vale la pena fare: i rimorchi agricoli e industriali, a differenza di quelli stradali, rientrano nel campo di applicazione della Direttiva Macchine — e dal 2027 del **Regolamento Macchine** 2023/1230. Questo succede perché essi sviluppano una propria inerzia, in particolare in curva o su pendenza, e proprio per questo devono essere dotati di sistemi di frenatura sulle ruote.

Un carrello trainato non è, dunque, un oggetto passivo, ma ha un comportamento dinamico proprio che va valutato. La normativa lo riconosce espressamente: sia la Direttiva 2006/42/CE che il Regolamento 2023/1230 richiedono che i dispositivi di rimorchio e traino siano progettati in modo da garantire che aggancio e sgancio avvengano facilmente e in sicurezza, e da impedire lo sgancio accidentale durante l'uso.

C'è poi una distinzione di base da tenere a mente: se il carrello è mosso da una motrice, è una macchina. Se viene spinto manualmente, scende di categoria e diventa **un'attrezzatura di lavoro**, soggetta ad attestazione di conformità ai sensi del D.Lgs. 81/2008, **allegato V** (non a marcatura CE!).



Motrice + carrello industriale: chi mette la certificazione CE?

Gli scenari possibili

La configurazione motrice + carrello può presentarsi in modi molto diversi, e ciascuno ha conseguenze diverse sul fronte della conformità.

1) L'utilizzatore acquista i due elementi separatamente, da fabbricanti diversi. Ciascun fornitore consegna la propria CE.

L'utilizzatore deve però chiudere il cerchio: è a suo carico la **valutazione dei rischi** all'interfaccia tra i due mezzi, partendo dallo sforzo massimo di trazione in Newton che il costruttore della motrice è tenuto a indicare sul gancio. Non si tratta di un dato che si chiede come favore: la Direttiva 2006/42/CE e il Regolamento 2023/1230 prescrivono entrambi che questa indicazione compaia in modo leggibile e indelebile sulla macchina, insieme al carico verticale massimo sul gancio. Se non c'è, la marcatura CE è da considerarsi incompleta.

2) Situazione è analoga, ma c'è un capo commessa (tipicamente il fabbricante della motrice) che acquista anche il carrello e consegna all'utilizzatore la fornitura come pacchetto completo. In quel caso la valutazione all'interfaccia spetta al capo commessa, non all'utilizzatore. In alternativa, può emettere una CE unica a suo nome per l'insieme.

3) L'utilizzatore possiede già la motrice e aggiunge il carrello in un secondo momento. Qui le cose si complicano: se il fabbricante della motrice non aveva previsto il traino di quel tipo di carrello, quest'ultimo dovrà essere marcato CE come attrezzatura intercambiabile. Il calcolo dello sforzo massimo in Newton è a carico dell'utilizzatore, che di fatto assume una



Motrice + carrello industriale: chi mette la certificazione CE?

responsabilità paragonabile a quella del fabbricante. La stessa logica, in realtà, si applica ogni volta che un dispositivo viene aggiunto dopo la messa in servizio di una macchina esistente.

Un esempio analogo, in un contesto diverso, è quello degli stampi su macchine per materie plastiche, di cui abbiamo scritto [qui](#).

4) Questo è lo scenario più semplice. Motrice e carrello sono prodotti dallo stesso soggetto. Un unico fabbricante, una CE unica — oppure due CE separate, ma comunque emesse con piena consapevolezza dell'interfaccia tra i due elementi.



Perché vale la pena capirlo prima di acquistare

Come avrai intuito, la situazione più problematica è quella che abbiamo segnato come numero 3, che però è anche la più frequente: l'azienda ha già la motrice, nel tempo decide di aggiungere un carrello, lo fa costruire da un fabbricante locale o lo assembla internamente, e nessuno si pone la domanda della conformità. Il carrello entra in servizio, il treno comincia a girare in magazzino e la valutazione all'interfaccia non esiste.

Se però succede qualcosa, la responsabilità non è del fabbricante della motrice: è dell'utilizzatore che ha messo insieme il sistema.



Motrice + carrello industriale: chi mette la certificazione CE?

Cosa dice la giurisprudenza civile

Due sentenze della Cassazione civile aiutano a capire dove finisce il problema teorico e dove inizia la responsabilità concreta.

La sentenza n. 5614 del 7 marzo 2017 riguarda la morte di un autista durante una manovra di aggancio tra una motrice e un rimorchio che non era quello indicato nel certificato di approvazione del veicolo. Il datore di lavoro aveva ritenuto la differenza tra i due rimorchi trascurabile — e tecnicamente, in effetti, la perizia penale non aveva escluso la compatibilità. La Corte d'Appello dell'Aquila, confermata dalla Cassazione, ha ritenuto che ordinare l'abbinamento di mezzi non omologati insieme integri di per sé una violazione delle norme di sicurezza, indipendentemente dalla compatibilità percepita. Non è la perizia a stabilire se il sistema era sicuro: è la conformità documentale a farlo. Il ricorso del datore di lavoro è stato dichiarato inammissibile.

È la stessa logica che abbiamo visto nella situazione 3, applicata però al contesto stradale: se la motrice non è stata omologata per trainare quel rimorchio, e il lavoratore si fa male durante l'aggancio, la responsabilità è del datore di lavoro che ha messo insieme quei due mezzi.

La sentenza n. 13915 del 6 luglio 2020 aggiunge un altro tassello: un autotrasportatore in prova rimane schiacciato sotto la cabina dell'autoarticolato durante le operazioni di scarico. Il rimorchio non era



Motrice + carrello industriale: chi mette la certificazione CE?

stato collaudato, un cavo d'acciaio limitatore del sollevamento dei pistoni era spezzato da tempo — lo dimostrava la ruggine — e il lavoratore non aveva ricevuto alcuna informazione sulle modalità di funzionamento del mezzo. Il datore di lavoro, in sede di libero interrogatorio, aveva ammesso di non aver dato alcuna raccomandazione al lavoratore. La Cassazione ha confermato la sua responsabilità.

Il principio che si ribadisce entrambe le sentenze è lo stesso: la conformità documentale e la **manutenzione** verificabile del sistema non sono formalità. Sono la prova che il datore di lavoro ha fatto quello che doveva fare. In loro assenza, qualunque cosa succeda, la responsabilità rimane su chi ha messo in servizio il sistema.

Vuoi capire meglio come funziona la marcatura CE?
Ho scritto un "bignami" con tutti i concetti base. Lo trovi in vendita
su Amazon
[Clicca qui](#)