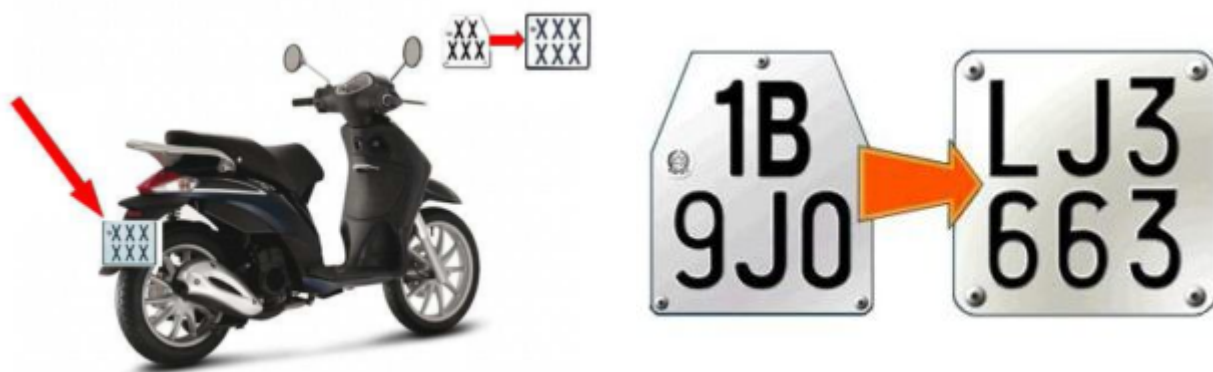


CODICE DELLA STRADA: CICLOMOTORI – CIRCOLAZIONE CON VECCHIA TARGATURA: Come agire (I Suggerimenti del Cav Mario Ricca)



CICLOMOTORE – CIRCOLAZIONE CON VECCHIA TARGATURA – APRILE 2018

Nonostante che da molti anni vi sia stata l'entrata in vigore della Legge 29 luglio 2010 nr. 120 (*Disposizioni in materia di sicurezza stradale*) (G.U. Serie Generale nr.175 del 29.7.2010 – Supp.Ord. nr.171) la quale stabiliva che decorsi i 18 mesi dall'entrata in vigore della presente legge e cioè dal 14.02.2012, i ciclomotori (cs. cinquantini, motorini) avevano l'obbligo di nuova targatura e certificazione di circolazione, si continua ad assistere al fatto che alcuni conducenti di tali veicoli, continuano a circolare come se niente fosse, senza aver provveduto all'incombenza di cui sopra.

Va ricordato che dal giorno 14.02.2012, chi viene sorpreso a circolare con il ciclomotore non in regola con la targatura

nuova e certificazione di circolazione in conformita' alle disposizioni di cui al comma 2 della legge 29.7.2010 nr.120 e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559" con pagamento entro 60 giorni di **€. 519,67.**

Giova, ancora ricordare che:

Trattandosi di norma non contenuta nel CdS, il pagamento della violazione è disciplinato dall'art. 16, Legge n. 689/81 ed il versamento deve avvenire tramite mod. **F23** e può essere effettuato:

Mediante versamento diretto al Concessionario per la riscossione tributi Agenzia dell'Entrate competente per territorio (ex Equitalia);

Mediante delega ad una banca od ufficio postale sita nell'ambito territoriale del medesimo concessionario;

compilando apposito modulo F23 con i seguenti dati:

Ufficio/Ente= per i Carabinieri **9°2**, per la Guardia di Finanza **9C7**, per la Polizia Municipale **9°0**

Codice Territoriale (*Codice catastale del paese ove è il Comando*)

Causale= PA

Codice Tributo = 741T – descrizione: Sanzione Amministrativa

I proventi vanno allo Stato;

In caso di mancato pagamento nel termine di 60 giorni, l'organo accertatore dovrà inviare rapporto all'autorità competente che è il Prefetto del luogo della commessa violazione al fine dell'emissione dell'ordinanza ingiunzione prevista dall'art. 17 della Legge 689/81.

Ambito di Applicazione

Le disposizioni si applicano a **tutti i ciclomotori**, ovvero, ai seguenti :



Ciclomotori a due ruote (Categoria L1) aventi :
una velocità massima di costruzione non superiore a 45 Km/h
cilindrata del motore inferiore o pari a 50 cmc se a
combustione interna
motore la cui potenza nominale continua max è inferiore o
uguale a 4 kW se elettrico



- Ciclomotori a tre ruote** (Categoria L2) aventi :
- una velocità massima di costruzione non superiore a 45 Km/h
 - cilindrata del motore inferiore o pari a 50 cmc per i motori ad accensione comandata
 - potenza max netta inferiore o uguale a 4 kW per gli altri motori a combustione interna
 - un motore la cui potenza nominale continua max è inferiore o uguale a 4 kW se elettrico

Ciclomotori a quattro ruote (quadricicli leggeri – Cat. L6)



aventi :

una velocità massima di costruzione inferiore o uguale a 45
Km/h

massa a vuoto inferiore o pari a 350 Kg, escluse le batterie
per i veicoli elettrici

cilindrata del motore inferiore o pari a 50 cmc per i motori
ad accensione comandata

potenza max netta inferiore o uguale a 4 kW per gli altri
motori a combustione interna

potenza nominale continua inferiore o uguale a 4 kW per i
motori elettrici

PRONTUARIO

Legge 120/2010			
IPOTESI DI INFRAZIONE	SANZIONI PREVISTE	PAGAMENTO ENTRO 60 GIORNI	SANZIONI ACCESSORIE

ART. 14 – Commi 2 e 3 – Legge 120/2010 Conducente del ciclomotore munito di contrassegno identificativo..... Circolava ancora con la vecchia documentazione, non costituita da certificato di circolazione e targa come previsto dall'art.97 comma1 CdS.	Sanzione amm.va da € 389,00 a € 1.559,00	€ 519,67	Nessuna
--	---	------------------------	----------------

Giova riferire che per condurre i ciclomotori a partire dal 19 gennaio 2013 bisogna essere in possesso di una patente di categoria AM, con età minima di anni 14.

Ai sensi dell'art.193 CdS, devono anche essere assicurati, ai fini della circolazione.

Non si può in nessun modo modificare le parti tecniche costruttive dei ciclomotori.

Il CdS ribadisce che i ciclomotori, qualora superano il limite stabilito per una delle caratteristiche indicate nei commi 1 e 2, dell'art.52 CdS, sono considerati motoveicoli (art. 52/4 CdS) a tutti gli effetti e pertanto devono essere assicurati come tali e che il conducente deve essere munito della relativa patente di guida (categoria A).

Se per caso il trasgressore è un minorenne, l'art. 2 della Legge 24 novembre 1981, n. 689, prevede che il minore non possa essere assoggettato a sanzioni amministrative per mancanza di imputabilità.

Pertanto la contestazione, o la successiva notifica, deve essere effettuata nei confronti delle persone tenute alla sua sorveglianza, le quali devono essere considerate e chiaramente identificate nel verbale come effettivi trasgressori, così come previsto da Giurisprudenza consolidata e dalla Circolare del Ministero dell'Interno n. 300/A/1/45328/131/S/1/1 del 10.11.2005.

Segue verbale di contestazione in merito alla nuova targatura.

Buon Lavoro.

Sinistri stradali: la Cassazione fa un vademecum su come risarcire tutti i danni (Fonte: it.blastingnews.com)

▪ *Decisione numero 7513/2018, depositata il 27/3/2018: ecco tutte le motivazioni.*

In tema di #sinistri stradali non è sempre facile ottenere il risarcimento di tutti i danni proprio perché l'onere della prova è **a carico del ricorrente**. La Corte di Cassazione con una recente ordinanza, la **numero 7513/2018**, depositata il 27/3/2018 ha chiarito molto dettagliatamente come va risarcito il danno da sinistro alla salute proprio attraverso l'enunciazione di 10 regole, che riportiamo sinteticamente. L'importante **principio di diritto** che ne deriva è il seguente: "il #risarcimento del danno a seguito dell'accertata invalidità del soggetto infortunato assorbe, comprendendoli al proprio interno, anche i danni dinamico relazionali".

Il caso da cui trae spunto la decisione della Cassazione

Il caso oggetto della decisione della Corte di Cassazione ha avuto come protagonista un uomo che era rimasto ferito in seguito a **un sinistro stradale**, avvenuto mentre era trasportato sul veicolo di proprietà della società presso cui lavorava.

Gli era stato riconosciuto **un'invalidità superiore al 38%**. Dato che l'Inail gli aveva accordato **somme inferiori al** risarcimento dovutogli, il lavoratore decide di fare ricorso e lo vince, avendo il Tribunale di Frosinone accolto la sua domanda.

Dopodiché la Compagnia assicurativa, eccependo un concorso di colpa del lavoratore, **decide di impugnare** la sentenza di primo grado dinanzi la corte d'appello di Roma. I giudici dell'appello accolgono il gravame riducendo il risarcimento del **danno biologico del 25%**, dopo che il tribunale lo aveva invece aumentato del 25%. Il lavoratore invalido decide quindi di proporre **ricorso per cassazione**. I giudici di legittimità, ritenendo fondato il ricorso, lo accolgono con le seguenti motivazioni.

Le ragioni della decisione dei giudici di Piazza Cavour

I supremi giudici partono dal presupposto che il risarcimento corrispondente a un determinato grado di invalidità riconosciuta, comprende già la menomazione degli **aspetti 'dinamico relazionali'**, quale conseguenza 'normale' del danno alla salute.

Ancora gli Ermellini continuano dicendo che la **misura standard del risarcimento** prevista dalla legge può essere aumentata solo in presenza di conseguenze dannose **del tutto anomale**, non generali e non evitabili, purché dimostrate.

Ecco quindi che in tali casi non c'è **uplicazione risarcitoria** se si procede al risarcimento dei pregiudizi che **non poggiano su presupposti medico-legali**, perché non aventi base organica, che possono consistere nella sofferenza interiore, nella paura, nella insicurezza verso di sé e verso gli altri. Il danno deve essersi estrinsecato materialmente in una conseguenza che abbia causato dei cambiamenti concreti. Deve trattarsi di una ingiustizia che possa considerarsi costituzionalmente qualificata, che abbia comportato la lesione di un diritto inviolabile della persona. Tali pregiudizi devono formare oggetto di separata valutazione e liquidazione poiché sono relativi alla dimensione relazionale della vita della persona danneggiata.

il decalogo sul danno alla salute sopra riferito, riassunto

nei seguenti punti:

l'ordinamento prevede e disciplina soltanto due **categorie di danni**: quello **patrimoniale** e quello **non patrimoniale**;

il danno non patrimoniale (come quello patrimoniale) costituisce una **categoria giuridicamente** (anche se non fenomenologicamente) **unitaria**;

per "*categoria unitaria*" si intende che qualsiasi pregiudizio non patrimoniale sarà soggetto alle **medesime regole e ad i medesimi criteri risarcitori** (articoli 1223, 1226, 2056, 2059 c.c.);

nella **liquidazione del danno non patrimoniale** il giudice deve sia prendere in esame tutte le conseguenze dannose dell'illecito sia evitare di attribuire nomi diversi a pregiudizi identici;

in sede istruttoria, il giudice deve procedere ad un **articolato e approfondito accertamento, in concreto** e non in astratto, dell'effettiva **esistenza dei pregiudizi** affermati (o negati) dalle parti, "*all'uopo dando ingresso a tutti i necessari mezzi di prova, opportunamente accertando in special modo se, come e quanto sia mutata la condizione della vittima rispetto alla vita condotta prima del fatto illecito; utilizzando anche, ma senza rifugiarsi aprioristicamente, il fatto notorio, le massime di esperienza e le presunzioni, e senza procedere ad alcun automatismo risarcitorio*";

a fronte di un **danno permanente** alla salute, è da intendere come **duplicazione risarcitoria** "*la congiunta attribuzione d'una somma di denaro a titolo di risarcimento del danno biologico, e l'attribuzione d'una ulteriore somma a titolo di risarcimento dei pregiudizi di cui è già espressione il grado percentuale di invalidità permanente quali i pregiudizi alle attività quotidiane, personali e relazionali, indefettibilmente dipendenti dalla perdita anatomica o funzionale: ovvero il danno dinamico-relazionale*";

a fronte di un **danno permanente** alla salute, la **misura standard del risarcimento** prevista dalla legge o dal criterio equitativo uniforme adottato dagli organi giudiziari di merito (secondo il sistema cosiddetto "*del punto variabile*") si può **aumentare** "*solo in presenza di conseguenze dannose de/tutto anomale ed affatto peculiari*". Inoltre, le conseguenze dannose "*normali e indefettibili*" secondo l'*id quod plerumque accidit* non giustificano alcuna personalizzazione in aumento del risarcimento;

non costituisce duplicazione risarcitoria la congiunta attribuzione d'una somma di denaro a titolo di risarcimento del danno biologico, e d'una ulteriore somma a titolo di risarcimento "*dei pregiudizi che non hanno fondamento medico-legale, perché non aventi base organica ed estranei alla determinazione medico-legale del grado percentuale di invalidità permanente, rappresentati dalla sofferenza interiore (come, ad esempio, il dolore dell'animo, la vergogna, la disistima di sé, la paura, la disperazione)*";

nel caso venga correttamente dedotta ed adeguatamente provata l'esistenza d'uno di tali **pregiudizi non aventi base medico-legale**, "*essi dovranno formare oggetto di separata valutazione e liquidazione*";

il **danno non patrimoniale** non derivante da una lesione alla salute, ma conseguente alla **lesione di altri interessi costituzionalmente tutelati**, va liquidato, non diversamente che nel caso di danno biologico, tenendo conto sia dei pregiudizi patiti dalla vittima nella relazione con se stessa – la sofferenza interiore e il sentimento di afflizione in tutte le sue possibili forme, *id est* il danno morale interiore- sia di quelli relativi alla dimensione dinamico-relazionale della vita del soggetto leso. Questo, in ogni caso, "*senza automatismi risarcitori e dopo accurata ed approfondita istruttoria*".

Sinistri stradali: il valore di prova dei verbali di accertamento

- *La valenza di prova legale del verbale di accertamento di un sinistro stradale secondo la Cassazione [da studiocataldi.it](http://studiocataldi.it)*

di Enrico Pattumelli – Il verbale di accertamento di un sinistro stradale costituisce prova legale relativamente ai fatti visivamente accertati dai verbalizzanti e inerenti la fase statica dell'incidente mentre, non detiene la medesima valenza, con riferimento ad apprezzamenti valutativi dagli stessi riportati e in esso contenuti. E' quanto emerge dalla recente ordinanza della Cassazione, n. 2348/2018 (sotto allegata).

La vicenda

Tizio, Caio e Sempronio citavano in giudizio, dinanzi al Tribunale di Catania, Mevia e la società assicuratrice di quest'ultima al fine di accertare la responsabilità della convenuta relativamente ad un sinistro stradale e, conseguentemente, ottenere il risarcimento del danno.

Nello specifico, Tizio e Caio agivano rispettivamente quali conducente e trasportato di un motociclo mentre, Sempronio, quale proprietario del mezzo. Siffatta precisazione permette di cogliere come i primi due attori agivano per ottenere il risarcimento delle lesioni riportate ed il terzo, Sempronio, per i danni subiti al veicolo a seguito del sinistro

verificatosi con la vettura di [proprietà](#) della convenuta e guidata dalla stessa.

Il giudizio di primo grado si concludeva con l'accoglimento delle domande attoree, riconoscendo il [danno biologico](#), morale e le spese mediche, nonché il danno patrimoniale per il proprietario del ciclomotore.

L'esclusiva responsabilità di Mevia era stata desunta dalla dichiarazione resa da quest'ultima alla propria compagnia assicuratrice e da una testimonianza. Da suddetta dichiarazione emergeva la disattenzione della conducente che, ferma all'incrocio, si era rivolta verso i figli seduti al sedile posteriore e, scivolandole il piede dalla frizione, la vettura sobbalzava in avanti, urtando così il motociclo in transito; dalla testimonianza si desumeva altresì la velocità moderata tenuta dallo stesso ciclomotore.

Avverso la sentenza del Tribunale, il conducente e il trasportato del motociclo proponevano appello principale mentre la compagnia assicuratrice proponeva [appello incidentale](#).

La Corte d'Appello di Catania, previo esperimento di una nuova consulenza tecnica, accoglieva parzialmente gli appelli, valorizzando le risultanze del verbale di accertamento redatto dai vigili urbani, quest'ultimo trascurato dal giudice di prime cure.

Il verbale metteva in luce la mancanza assoluta di danni sull'autovettura e altresì che il motociclo, dopo l'urto, aveva continuato la marcia scontrandosi dapprima con un obelisco situato nella parte opposta della piazza e, successivamente, con un'autovettura parcheggiata di fronte. I danni riportati e le distanze intercorrenti tra i veicoli coinvolti lasciavano così desumere come il conducente del ciclomotore non avesse tenuto una velocità contenuta e adeguata ma, al contrario, sicuramente superiore ai limiti

consentiti.

Siffatte evidenze inducevano così a ritenere che il mero sobbalzo in avanti causato dall'urto non avrebbe potuto comportare tali conseguenze e che dunque la testimonianza, assunta nel giudizio di primo grado, dovesse considerarsi non attendibile.

La Corte di Appello accoglieva così il ricorso principale, escludendo l'incidenza del mancato uso del casco ai fini delle lesioni che per il giudice di primo grado avevano comportato una riduzione del risarcimento ma, in accoglimento del ricorso incidentale, aveva ridotto lo stesso risarcimento della metà, sull'assunto che il sobbalzo in avanti dell'autovettura e l'eccessiva velocità del motociclo avessero avuto una pari efficacia causale.

Avverso tale sentenza il conducente del motociclo ricorre in Cassazione, adducendo quattro differenti motivi.

Concentrandosi sul motivo di maggior interesse per la presente trattazione, il ricorrente denuncia violazione e falsa applicazione degli artt. 2700 c.c. e 116 c.p.c. ai sensi dell'art. 360, co 1, n°4 c.p.c.

Si contesta l'operato del giudice di appello nell'aver fondato il proprio giudizio unicamente sul verbale di accertamento dei vigili urbani, avendo errato nel ritenerlo quale prova piena fino a [querela di falso](#), e risultando così basato su argomentazioni arbitrarie, in alcun modo ancorate al dato oggettivo di prove certe ed indicazioni tecniche. Si evidenzia come i vigili urbani non avessero assistito all'incidente ma ne avessero ricostruito la dinamica attraverso la posizione di quiete assunta dai mezzi coinvolti, dovendosi così escludere l'efficacia di piena prova rispetto a fatti che non è possibile accertare con modalità sufficientemente obiettive.

Il valore di prova del verbale di accertamento sinistro stradale

La Cassazione, con l'ordinanza in commento, dichiara il motivo inammissibile, confermando l'orientamento tradizionale e costante della giurisprudenza di legittimità.

Il verbale di accertamento redatto dai vigili urbani ha efficacia di piena prova con riferimento a fatti visivamente accertati dai verbalizzanti e relativi alla fase statica dell'incidente.

Una tale efficacia probatoria è dunque limitata alle sole circostanze attestate dal pubblico ufficiale così come percepite da un punto di vista sensoriale, senza che si rinvenga alcun margine di apprezzamento.

Quanto affermato comporta dunque che il verbale non mantenga una tale efficacia, essendo invece liberamente valutato dal giudice, qualora afferisca apprezzamenti valutativi dei verbalizzanti.

La Corte d'Appello non ha dunque errato nel fondare il proprio giudizio a fronte di quanto emerso dai verbali di accertamento e la censura sollevata dal ricorrente risulta essere estranea alla ratio decidendi.

Il Supremo Consesso rammenta come, in tema di prova, spetti in via esclusiva al giudice di merito individuare le fonti del proprio convincimento, assumere e valutare le prove, controllarne l'attendibilità e scegliere quelle ritenute maggiormente idonee ad attestare la veridicità dei fatti ad esse sottesi. Rientra nel potere di questi assegnare prevalenza ad un mezzo di prova piuttosto che ad un altro, nonché la stessa facoltà di poterne escludere la rilevanza, senza essere tenuto ad esplicitare, per ciascun mezzo istruttorio, le ragioni sottese (ex multis Cass. 2014/13485).

Rinnovo o primo rilascio della patente e caratteristiche della fotografia in formato fototessera: stampa in digitale, capelli, occhiali, posizione del viso. Quanto vecchia può essere?

▪ **Fonte www.laleggepertutti.it**

Se devi richiedere o rinnovare la patente, tra i documenti che ti verranno richiesti dalla Motorizzazione c'è la classica fotografia in formato fototessera (sono necessarie due copie). Questa deve rispondere a specifici requisiti elencati, di recente, in una circolare del ministero dei trasporti [1]. In generale, le foto devono essere frontali, a colori e scattate entro sei mesi dall'impiego. Inoltre il volto non deve essere coperto da oggetti come occhiali particolarmente ingombranti e colorati (sono ammessi gli occhiali da vista sempre che non oscurino gran parte del viso), capelli (sono ammessi quelli per motivi religiosi, sempre che lascino scoperta la fronte) e veli. Ma procediamo con ordine.



[Rinnovo o primo rilascio della patente e caratteristiche della fotografia in formato fototessera](#)

Indice

[1 Come rinnovare la patente](#)

[2 Dopo quando scade la patente?](#)

[3 Quanto vecchia può essere la fotografia?](#)

[4 Posso scattare la foto con la mia fotocamera e poi stamparla?](#)

[5 Posso tenere gli occhiali nella foto?](#)

[6 Come devono essere i capelli?](#)

[7 La circolare ministeriale e qualche esempio fotografico](#)

Come rinnovare la patente

Quando è necessario rinnovare la patente di guida ?

La patente di guida deve essere rinnovata a scadenze diverse a seconda della categoria di patente posseduta e dell'età del conducente.

Inoltre, solo le patenti AM, A1, A2, A, B1, B e BE, con durata non limitata, scadono al compleanno. Questa disposizione non si applica alle patenti C e D (C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE), alle CQC (Carta di qualificazione del conducente) e alle

patenti A e B rinnovate con visita effettuata da una Commissione medica locale o da medici Asl specialisti nell'area della diabetologia e delle malattie del ricambio. L'allineamento tra le due date, scadenza patente e compleanno, avverrà progressivamente per tutti i conducenti man mano che rinnoveranno, alla scadenza consueta, il proprio documento di guida. Per i neopatentati, invece, sarà immediato appena otterranno l'abilitazione alla guida.

Dal 17 settembre 2012, infatti, in occasione della visita di conferma di validità della patente o del primo rilascio delle categorie di patente indicate prima, la prossima scadenza verrà fatta coincidere con il giorno e mese di nascita del titolare immediatamente successivi al termine di validità ordinario previsto dal Codice della strada. In questo modo, solo al primo rilascio o rinnovo effettuati dal 17 settembre 2012, al documento verrà, di fatto, attribuita una validità superiore al periodo standard.

Ad esempio, una persona che compie gli anni il 15 dicembre, ha una patente B valida 10 anni ed effettua la visita di conferma di validità il 10 ottobre 2013, avrà il documento rinnovato fino al 15 dicembre 2023: cioè per 10 anni, dalla data della visita, più i giorni fino al compleanno.

Invece, dai rinnovi successivi, che quindi dovranno essere effettuati entro la data del compleanno, il documento verrà confermato per il periodo di validità ordinario calcolato a partire dalla data della scadenza e non dalla data della visita medica. Per questo motivo, se la visita medica è effettuata dopo la scadenza, la durata di validità del documento sarà quella standard, ma risulterà ridotta dei giorni fatti inutilmente trascorrere prima di chiedere il rinnovo.

Ad esempio, una persona che ha una patente con validità di 10 anni che scade il 15 dicembre 2023, ormai allineata al compleanno, avrà il documento rinnovato fino al 15 dicembre 2033, sia che effettui la visita medica prima del 15 dicembre,

sia che la effettui dopo.

Tabella riassuntiva della durata di validità delle patenti

Categoria patente	Età					
	meno di 50 anni	più di 50 anni	più di 60 anni	più di 65 anni	più di 70 anni	più di 80 anni
	Anni di validità della patente					
AM, A1, A2, A, B1, B, BE	10	5	5	5	3	2
C1, C1E, C, CE	5	5	5	2(*) / 1 fino a 68 (**)	2(*)	2(*)
D1, D1E, D, DE (*****)	5	5	5(***) / 1 fino a 68 (****)	5(***) / 1 fino a 68 (****)	3(***)	2(***)
Patenti speciali (*****) AMS, A1S, A2S, AS, B1S, BS	5	5	5	5	3	2
Patenti speciali (*****) C1S e CS	5	5	5	2(*)	2(*)	2(*)
Patenti speciali (*****) D1S e DS	5	5	5(***) / 1 fino a 68 (****)	5(***) / 1 fino a 68 (****)	3(*)	2(*)

(*) Dopo i 65 anni la patente C o CE abilita a condurre

veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 20 t. Il rinnovo deve essere effettuato ogni 2 anni con visita in Commissione medica locale. Per guidare, fino a 68 anni, veicoli superiori a 20 t occorre uno specifico attestato rilasciato da una Commissione medica locale (vedi nota successiva)

(**) Dopo i 65 anni e fino ai 68 anni per condurre con la patente CE autotreni e autoarticolati di massa complessiva a pieno carico maggiore di 20 t occorre uno specifico attestato da conseguire ogni anno a seguito di una visita specialistica in Commissione medica locale; dopo i 68 anni non si possono più condurre questi veicoli.

(***) Dopo i 60 anni le patenti D1 o D consentono di guidare solo i veicoli previsti con la patente B, mentre le patenti D1E e DE abilitano alla guida solo dei veicoli per i quali è richiesta la patente BE. Per guidare, fino a 68 anni, i veicoli abilitati dalle patenti D1, D1E, D, DE occorre uno specifico attestato rilasciato da una Commissione medica locale (vedi nota successiva)

(****) Dopo i 60 anni e fino ai 68 anni per condurre con la patente D1, D1E, D e DE autobus, autocarri, autotreni, autosnodati e autoarticolati adibiti al trasporto di persone occorre uno specifico attestato da conseguire ogni anno a seguito di una visita specialistica in Commissione medica locale; dopo i 68 anni non si possono più condurre questi veicoli.

(*****) Dopo i 65 anni chi è in possesso di patente D o DE conseguita entro il 30/9/2004, che consente la guida dei veicoli abilitati, rispettivamente, dalla patente C e CE, per poter continuare a condurre questi mezzi deve rispettare le regole di rinnovo previste per le patenti C e CE.

(*****) Il rinnovo di una patente speciale deve essere effettuato sempre in Commissione medica locale.

7. Cosa devo fare per rinnovare la patente di guida ?

Occorre effettuare una visita medica presso una delle [autorità sanitarie previste dall'art. 119 del Codice della strada](#), con

modalità e costi diversi a seconda della struttura medica e della categoria di patente da rinnovare.

Nei seguenti casi, invece, la visita di rinnovo deve essere effettuata in una [Commissione medica locale](#):

- situazioni cliniche che possano far sorgere dei dubbi sulla idoneità alla guida
- patenti speciali
- patenti C o D, al superamento di alcuni limiti di età, come indicato nella [tabella riassuntiva della durata di validità delle patenti della precedente risposta 6](#)

Procedura di rinnovo

Al momento della visita, per quanto di competenza del Ministero, è necessario portare

- l'attestazione del versamento di € 10,20 sul c/c 9001 e €16,00 sul c/c 4028 (bollettini prestampati in distribuzione presso gli uffici postali e gli uffici motorizzazione)
- una foto recente formato tessera

Il medico trasmette al Ministero in via telematica il certificato medico, la foto, la firma del patentato e gli estremi dei versamenti.

Se la visita ha esito positivo, il medico stampa la ricevuta di avvenuta conferma di validità e la consegna all'interessato: la ricevuta è valida **esclusivamente** per la circolazione **sul territorio italiano** e fino al ricevimento della nuova patente.

Successivamente il Ministero invia una nuova patente all'indirizzo del titolare indicato in fase di rinnovo, tramite posta assicurata con spese a carico del destinatario.

Nel caso di mancato ricevimento della patente stessa entro 15 giorni dalla data della visita medica, il cittadino potrà contattare il numero verde 800979416, disponibile a qualsiasi ora e 7 giorni su 7, con risponditore automatico, che potrà fornire tutte le informazioni riguardanti la spedizione.

Per parlare con un operatore, invece, si potrà contattare il numero verde 800232323 dal lunedì al venerdì, dalle 8.30 alle 14.00 e dalle 14.30 alle 17.30.

Riferimenti normativi

[Circolare n. 8326 del 9 aprile 2014](#)

Nuova procedura di rinnovo di validità della patente di guida

[N.B. Importi, bollettini e modalità di pagamento per Sicilia e province del Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia](#)

Quanto vecchia può essere la fotografia?

La foto deve essere necessariamente recente. Ma cosa si intende con «recente»? Secondo il Ministero dei Trasporti [1], la foto non deve essere più vecchia di sei mesi. Si tratta di una regola valida per qualsiasi documento di riconoscimento e non solo per la patente. Quindi, se ti ritrovi nel cassetto due vecchie fototessere avanzate quando hai rinnovato un altro documento puoi utilizzarle solo se gli scatti sono stati eseguiti non al più tardi di sei mesi prima. Diversamente non possono essere impiegate né sulla patente, né sulla carta d'identità, né sul passaporto e dovrai procedere a procurarti nuove fototessere.

Posso scattare la foto con la mia fotocamera e poi stamparla?

Con l'avvento delle nuove tecnologie digitali è diventato facile [produrre le fotografie in casa](#), anche quelle in formato fototessera. A tal fine, chi deve richiedere o rinnovare la patente non è tenuto a recarsi da un fotografo professionista, ma può provvedere da solo alla realizzazione dell'immagine da fornire alla Motorizzazione, scattandola con la propria fotocamera e poi stampandola a colori con un proprio dispositivo hardware. È però necessario che la foto risponda a determinate caratteristiche:

la dimensione deve essere: 40 millimetri di altezza x 35

millimetri di larghezza;

deve essere di buona qualità, chiara e nitida. La legge non prescrive uno standard minimo di pixel, il che significa che non bisogna necessariamente possedere una macchina fotografica di tipo professionale. L'importante è che l'immagine non risulti sfocata e che anche i tratti più particolari e nascosti del viso (si pensi a un neo) siano facilmente visibili;

il viso deve essere rivolto all'obiettivo della fotocamera in modo frontale, senza essere inclinato né lateralmente né verticalmente. Non sono ammesse pose artistiche (niente viso girato, profili, spalle alzate, ecc..);

l'espressione deve essere neutra (niente sorrisi o strane espressioni);

la bocca deve essere chiusa;

gli occhi del soggetto fotografato devono essere aperti. Il soggetto non deve essere ripreso troppo da lontano;

nella foto deve rientrare tutta la testa, senza alcun taglio: quindi è necessaria una inquadratura dalla sommità dei capelli fino alla sommità delle spalle, in modo che l'altezza della testa sia compresa orientativamente tra 28mm e 32mm. Il soggetto non deve essere fotografato troppo da lontano;

non ci devono essere né ombre né oggetti di sfondo, ma solo una superficie piana e bianca: quindi è necessario escludere sfondi come librerie o quadri, ma bisogna posizionare il soggetto dietro una parete bianca;

gli occhi non devono essere rossi per effetto del flash, né è ammesso il fotoritocco per evitare questo effetto;

non si possono utilizzare filtri che migliorino i colori o i dettagli della foto;

la stampa deve avvenire su carta di alta qualità e risoluzione, preferibilmente di tipo opaco. Non si può utilizzare carta lucida che crea problemi per via dei riflessi;

non è possibile consegnare foto tra loro diverse, sebbene nella medesima posa: è necessario procedere a ricavare più copie dallo stesso originale.

Posso tenere gli occhiali nella foto?

Si possono utilizzare solo gli occhiali da vista purché non siano particolarmente voluminosi e non coprano il volto. Secondo il Ministero, le montature degli occhiali da vista in cellulosa troppo evidenti e colorate non sono ammesse.

Come devono essere i capelli?

I capelli non possono essere posti davanti agli occhi e non possono coprire tutta la fronte.

La circolare ministeriale e qualche esempio fotografico

Circolare – 20/10/2016 – Prot. n. 23176 – Foto per patente

OGGETTO: Fotografie da apporre sulla patente di guida.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,

GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione generale per la motorizzazione

Divisione 5

Prot. n. 23176/8.3

Roma, 20 ottobre 2016

OGGETTO: Fotografie da apporre sulla patente di guida.

Come noto, ai sensi dell'art. 35 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, la patente di guida è un documento di riconoscimento equipollente alla carta di identità. Ciò determina la necessità di porre ogni necessario strumento di controllo per accertare che la fotografia apposta sul documento di guida rappresenti effettivamente il volto del suo titolare.

In merito, occorre considerare, anzitutto, che l'art. 289 del regio decreto 6 maggio 1940, n. 635 prevede espressamente che la fotografia da apporre sulla carta di identità deve ritrarre il soggetto titolare della carta stessa *“senza cappello”*. Questa disposizione è valida anche per tutti gli altri documenti di riconoscimento, tra cui, appunto, la patente di guida.

Con circolare n. 4 del 14 marzo 1995, il Ministero dell'interno ha chiarito – rispondendo a quesiti in merito alle foto da apporre sulle carte di identità di suore o soggetti che per motivi religiosi hanno il capo coperto da turbante – che *“nei casi in cui la copertura del capo in vari modi: velo, turbante o altro, è imposta da motivi religiosi, la stessa non può essere equiparata all'uso del cappello, ricadendo così nel divieto posto dall'articolo 289 del regolamento del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza. Invero la cennata disposizione regolamentare non parla di capo scoperto ma bensì fa riferimento al cappello cioè ad un accessorio dell'abbigliamento il cui uso è eventuale e che, per le sue caratteristiche, potrebbe alterare la fisionomia di chi viene ritratto.”* Diverso è invece il caso in esame ove il turbante ovvero il velo delle religiose, sono parte degli indumenti abitualmente portati e che concorrono nel loro insieme a identificare chi li porta. Ciò premesso si ritiene opportuno, anche alla luce di possibili richiami al precetto costituzionale della libertà di culto e di religione, che le richieste in argomento debbano trovare favorevole accoglimento

presso le amministrazioni comunali, purché i tratti del viso siano ben visibili".

Pertanto, alla luce delle disposizioni di cui sopra, occorre prestare la massima attenzione affinché sia accertata la corrispondenza tra la fotografia apposta sulla patente e la persona che ne risulti essere il titolare.

Al riguardo, le recenti innovazioni tecnologiche offrono strumenti che possono, con alto livello di affidabilità, permettere queste verifiche, a condizione che la fotografia apposta sulla patente risponda a determinati parametri.

Di seguito si ritiene utile, ai nostri fini, riportare alcune indicazioni necessarie a verificare che le foto, presentate da coloro che richiedono, a qualsiasi titolo, il rilascio della patente di guida, siano conformi alle regole suggerite dall'ICAO (ente deputato alla standardizzazione dei documenti di viaggio).

Formato della foto

La foto deve essere di tipo "*Immagine Frontale*", così come definito dagli standard ICAO 9303 e ISO 19794-5.

Caratteristiche generali

- Nel caso si debbano presentare più foto per la stessa persona, queste devono essere uguali.
- La foto deve essere recente (non più di sei mesi).
- La dimensione della foto deve essere 40-45 mm di altezza per 32-35 mm di larghezza. La dimensione della foto tessera è definita dalla dimensione del riquadro del cartellino dove va affissa la foto per l'acquisizione automatica della stessa, da parte del software.
- La foto non deve avere scritte e non deve essere danneggiata (Fig. 1).

- Stampata su carta di alta qualità e risoluzione; si consiglia carta di tipo opaco (Fig. 2). È un suggerimento per ottenere una qualità della foto tale da poterla elaborare con il software automatico senza particolari problemi di acquisizione.

Inquadratura e posizione

- Lo sfondo deve essere uniforme, di preferenza grigio chiaro crema o celeste, oppure bianco. In questo modo si ottimizzano i parametri di contrasto ottenendo quindi una qualità dell'immagine migliore e facile da elaborare dai sistemi automatici.

- La foto deve riportare solo il soggetto. Non sono ammessi altri oggetti e altri soggetti (Fig. 3).

- La foto deve mostrare interamente la testa e la sommità delle spalle, in modo che l'altezza della testa sia il 60%-90% dell'altezza della foto. In questo modo si ottiene una foto ben centrata, che non risulta né troppo "vicina" né troppo lontana (Fig. 4).

- Il viso non deve essere inclinato né lateralmente né verticalmente e non sono ammesse posizioni artistiche (cioè, viso girato, spalle alzate, etc.). Inoltre il viso deve essere fronte alla macchina e lo sguardo deve essere rivolto verso l'obiettivo (Fig. 5). L'immagine viene richiesta di tipo "frontale" perché tale sarà la scansione eseguita dai sistemi automatici.

- La testa deve essere centrata verticalmente (Fig. 6).

- L'espressione deve essere neutra, ed il soggetto deve avere la bocca chiusa e gli occhi ben visibili ed aperti.

Messa a fuoco, colori, luminosità e contrasto

- Non ci devono essere ombre sul viso o sullo sfondo (Fig. 7). Eventuali ombre potrebbero alterare il confronto con

l'immagine che sarà scansionata in modo automatico in fase di riconoscimento.

- La foto deve essere a fuoco e chiaramente distinguibile (Fig. 8).
- Non devono essere presenti effetti di sovraesposizione o sottoesposizione (Fig. 9). In tal modo si ottiene una qualità della foto tale da poterla elaborare con il software automatico senza particolari problemi di acquisizione.
- La profondità di campo deve essere tale da mostrare chiaramente sia la parte frontale del viso (dal capo della testa al mento) sia entrambi i lati del volto (da orecchio ad orecchio). Infatti sia la fronte che il mento, come entrambe le orecchie, sono importanti riferimenti utilizzati per il riconoscimento automatico.
- Gli occhi devono essere ben visibili. Non sono ammesse foto con occhi rossi (Fig. 10). Anche gli occhi sono dei riferimenti del viso importanti nella fase di riconoscimento automatico.
- La foto deve avere un contrasto e una luminosità appropriate in modo che siano ben definite le caratteristiche del viso. Ciò permette di avere una ottimale risoluzione dei lineamenti e delle parti del viso utilizzati come riferimento in fase di riconoscimento automatico.
- La foto deve essere a colori, e questi devono essere naturali. Non sono ammesse foto con colorazioni diverse da quelle reali (Fig. 11). Nel caso contrario potrebbe risultare alterata la risposta del sistema automatico in fase di riconoscimento.
- Lo sfondo deve essere uniformemente illuminato.

Ornamenti, occhiali e coperture

- Non sono ammessi copricapo a meno di motivi religiosi. Se

per motivi religiosi si ha l'obbligo di portare copricapo, bisogna comunque mostrare chiaramente il viso (Fig. 12a e Fig. 12b).

- Eventuali copricapi o veli possono coprire il viso del soggetto non permettendo così la possibilità di poter riconoscere il soggetto stesso.
- Gli occhi non devono essere coperti da capelli (Fig. 13).
- Non sono ammessi occhiali con lenti colorate. Le lenti devono essere trasparenti in modo che gli occhi siano ben visibili (Fig. 14). Bisogna sempre fare in modo che gli occhi risultino ben visibili sia per un riconoscimento visivo, sia perché gli occhi sono parametri di riferimento importanti in fase di riconoscimento automatico.
- La montatura degli occhiali non deve coprire gli occhi (Fig. 15).

La foto non deve avere scritte e non deve essere danneggiata (Fig. 1)*Danneggiata/macchiata*

Figura 1

Va stampata su carta di alta qualità e risoluzione; si consiglia carta di tipo opaca (Fig. 2).

Figura 2

Desaturata

Scarsa risoluzione

La foto deve riportare solo il soggetto, non devono essere visibili altri oggetti e altri soggetti (Fig. 3)

Figura 3

Un altro soggetto visibile / Oggetto in campo (es. giocattolo)

La foto deve mostrare interamente la testa e la sommità delle spalle, in modo che l'altezza della testa sia compresa tra 28 mm e 32 mm (vedi figura sotto). In questo modo si ottiene una

foto ben centrata, che non risulta né troppo “vicina” né troppo lontana (Fig. 4)

Figura 4

Inquadratura troppo ravvicinata / Inquadratura troppo lontana

Il viso non deve essere inclinato né lateralmente né verticalmente e non sono ammesse posizioni artistiche (niente viso girato, profili, spalle alzate, etc.); l'inquadratura deve essere frontale, lo sguardo rivolto verso l'obiettivo (Fig. 5)

Figura 5

Posizione angolata da ritratto in studio / Posizione inclinata del capo

La testa deve essere centrata verticalmente (Fig. 6)

Figura 6 Testa non centrata

Non ci devono essere ombre né sul viso né sullo sfondo (Fig. 7) che deve essere uniformemente illuminato

Figura 7 Ombra sullo sfondo / Ombra sul viso

La foto deve essere ben a fuoco, il contrasto tale da rendere i lineamenti chiaramente distinguibili (Fig. 8)

Figura 8 Fuori fuoco Sottoposta / Sopraposta

Figura 9

Gli occhi devono essere ben visibili, non sono ammesse foto con effetto occhi rossi o chiusi (Fig. 10)

Figura 10

Effetto occhi rossi

I colori devono essere naturali, non sono ammesse foto con colorazioni diverse da quelle reali (Fig. 11)

Figura 11

Colori falsati

Non sono ammessi copricapi di alcun genere a parte quelli portati per motivi religiosi; anche in tal caso comunque è necessario mostrare chiaramente il viso (Fig. 12)

*Figura 12a*Cappello

Berretto

Volto o parte del volto coperta

Gli occhi o altre parti del viso non devono essere coperti da capelli (Fig. 13)

Figura 13

Non sono ammessi occhiali con lenti colorate, le lenti devono essere trasparenti in modo che gli occhi siano ben visibili (Fig. 14)

Figura 14

La montatura degli occhiali non deve coprire gli occhi (Fig. 15)

*Figura 15*Montatura pesante / Montatura leggera ma che copre occhi
Sul sito www.ilportaledellautomobilista.it sarà attivata procedura che consentirà, ai soggetti, pubblici e privati che acquisiscono le fotografie necessarie per il conseguimento e la conferma di validità delle patenti di guida (autoscuole, studi di consulenza automobilistica, sanitari ex art. 119 c.d.s.), di verificare preventivamente off line la compatibilità delle immagini ai criteri ICA0. Il sistema associa, ad ogni singola immagine, un codice a barre univoco. L'immagine può essere acquisita sia tramite scanner, sia tramite apparecchio videofotografico (ad esempio cabina

fotografica attrezzata per la procedura in parola). In quest'ultimo caso il titolare deve esprimere il suo espresso consenso per l'invio dell'immagine al CED.IL DIRETTORE GENERALE

[1] Min. Trasporti, circolare n. 23176 del 20.10.2016.

Dott. Arch. Maurizio Vitelli

L'associazione dell'immagine alla patente avverrà con procedura che sarà illustrata, con apposito manuale, dal CED stesso.

Peraltro, si informa che il Centro elaborazione dati di questa Direzione Generale ha approntato un sistema per acquisire, tramite server, le fotografie scattate ai soggetti che richiedono il rilascio, a qualsiasi titolo, della patente di guida.

Tanto premesso, si porta a conoscenza degli Uffici in indirizzo che la scrivente Direzione, tramite specifico software caricato nel sistema informatico, verificherà automaticamente, una volta acquisita una fotografia da apporre sulla patente di guida, se questa è conforme ai criteri ICA0. Nel caso in cui non dovesse rispondere ai predetti criteri, l'interessato dovrà produrre una nuova fotografia.

**CATENE DA NEVE E PNEUMATICI
INVERNALI Tutto quello che**

c'è da sapere

dubbi o incertezze normative concernenti le ordinanze che impongono l'uso di catene da neve o pneumatici invernali.
fonte ASAPS

(ASAPS) Anche quest'anno è arrivato il periodo invernale e per i conducenti si ripropongono alcuni dubbi o incertezze normative concernenti le ordinanze che impongono l'uso di catene da neve o pneumatici invernali.

In proposito, allo scopo di impartire istruzioni agli enti proprietari e concessionari delle strade, agli Uffici territoriali di Governo ed ai Sindaci dei comuni finalizzate a regolamentare – in via generale – le modalità di attuazione di tali provvedimenti, è recentemente intervenuto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la “Direttiva sulla circolazione stradale in periodo invernale e in caso di emergenza neve” Prot. RU1580 del 16.01.2013.

Cercheremo, pertanto, di fare un po' di chiarezza, sperando di essere in qualche modo utili

ORDINANZE E PRESCRIZIONI

Va preliminarmente osservato che con la Legge 29 luglio 2010, n.120 è stato modificato l'articolo 6, comma 4, lettera e) del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285 “Nuovo codice della strada”, il quale – nell'attuale formulazione – prevede che l'ente proprietario della strada, con ordinanza, possa *“prescrivere che i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi anti-sdrucchiolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve e su ghiaccio”*. Questa previsione può definirsi innovativa poiché tale obbligo può venire imposto per un determinato arco temporale a prescindere dalla reale

situazione meteorologica in atto: infatti, per renderla nota, è stato introdotto un nuovo segnale sperimentale, reso poi definitivo dalla Direttiva citata che viene di seguito riportato, con la precisazione che il colore dello sfondo della parte prescrittiva è quello proprio della viabilità su cui viene collocato (verde/autostrada – blu/strada extraurbana – bianco/strada urbana).

Tale innovativa prescrizione, legata ad un arco temporale fisso indipendentemente dalla reale situazione atmosferica, che viene osservata sia avendo gli pneumatici invernali montati sia le catene a bordo, differisce pertanto da quella – ancora possibile – che può essere disposta con apposita Ordinanza e resa nota unicamente dal cartello “Catene per neve obbligatorie” previsto dal Regolamento di attuazione del Codice della strada,

con la quale viene imposto l’obbligo di circolare, a partire dal punto di installazione del segnale, con catene da neve o pneumatici invernali: tuttavia, essendo questo cartello collocato in via permanente e senza ulteriori prescrizioni che ne chiariscano la vigenza, tale prescrizione deve ritenersi valida esclusivamente a precipitazione nevosa in atto o con fondo stradale innevato o ghiacciato (in qualunque periodo dell’anno).

CONTROLLI E PROVVEDIMENTI DELLA POLIZIA STRADALE

In occasione dei controlli lungo le strade interessate dalle predette ordinanze, gli organi di polizia stradale possono verificare il rispetto dei relativi obblighi imposti e, in caso di mancanza od inefficienza dei dispositivi prescritti (pneumatici invernali o catene), procedere all'applicazione della sanzione amministrativa da Euro 85 a Euro 338, prevista – rispettivamente – dall'art. 6 comma 14, se accertata fuori del centro abitato, ovvero dall'art. 7, comma 13 del C.d.S se in centro abitato. In proposito, non va inoltre dimenticato che restano fermi i poteri degli organi di polizia stradale previsti dall'art. 192, comma 3 del C.d.S., cioè di ordinare ai conducenti dei veicoli che, non muniti di mezzi antisdrucchiolevoli, possono determinare grave pericolo per la propria e altrui sicurezza tenuto anche conto delle condizioni atmosferiche o della strada, di non proseguire la marcia fino a quando non se ne siano dotati ovvero, se si trovano sulle autostrade o strade extraurbane principali di abbandonare l'autostrada (art. 175, comma 2, lett. h) e comma 17 del C.d.s.).

LE CATENE DA NEVE

I mezzi antisdrucchiolevoli impiegabili in alternativa agli pneumatici invernali sono quelli di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 maggio 2011 – Norme concernenti i dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici degli autoveicoli di categoria M1, N1, O1 e O2. Sono altresì ammessi quelli rispondenti alla ÖNORM V5119 per i veicoli delle categorie M, N e O superiori, così come è fatto

salvo l'impiego dei dispositivi già in dotazione, purché rispondenti a quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 marzo 2002 – Norme concernenti le catene da neve destinate all'impiego su veicoli della categoria M1.

I dispositivi antisdrucchiolevoli da tenere a bordo devono essere compatibili con gli pneumatici del veicolo su cui devono essere installati e, in caso di impiego, devono essere seguite le istruzioni di installazione fornite dai costruttori del veicolo e del dispositivo (il fatto che venga citato prima il costruttore del veicolo e – successivamente – quello del dispositivo non è casuale in quanto, su alcuni autoveicoli, non è previsto né possibile il montaggio di catene).

Allo scopo di evitare interpretazioni non uniformi circa l'impiego dei mezzi antisdrucchiolevoli, si precisa che i medesimi devono essere montati almeno sulle ruote degli assi motori: quindi per i veicoli a trazione anteriore o posteriore sarà sufficiente montare le catene solo su un unico asse, mentre nel caso di veicoli a trazione integrale le catene andranno montate su entrambi gli assi.

PNEUMATICI INVERNALI

 Questo tipo di pneumatici è identificato dalla marcatura M+S (ovvero "MS", "M/S", "M-S", "M&S"), che significa *mud & snow* (ovvero fango e neve) ed è posta sul fianco dello pneumatico stesso, tenendo presente che solo questa tipologia può essere considerata equivalente alle catene da neve omologate e, quindi, in grado di rispettare gli obblighi di legge.

Come si vede dalle immagini sopra riportate, spesso – oltre

alla marcatura legale indicata – sono presenti anche altri simboli aggiuntivi che ricordano il periodo invernale (quali ad esempio una montagna stilizzata, fiocchi di neve, ecc.): essi in Italia non sono obbligatori per legge e sono quindi da intendersi come una ulteriore indicazione da parte del costruttore circa le caratteristiche prestazionali del prodotto in caso di fondo innevato.

Gli pneumatici invernali che possono essere impiegati sono quelli omologati secondo la Direttiva 92/23/CEE del Consiglio delle Comunità Europee e successive modifiche, ovvero secondo il corrispondente regolamento UNECE, muniti del previsto marchio di omologazione (le gomme omologate sono marchiate in rilievo su uno dei due fianchi con la lettera “E” maiuscola in un cerchio, o in alternativa con la lettera “e” minuscola in un rettangolo, seguita dal numero identificativo del paese comunitario che rilascia l’omologazione e da un altro numero di serie: la mancanza di queste sigle sta pertanto a significare che quegli pneumatici non possiedono l’omologazione europea).

VEICOLI A QUATTRO RUOTE MOTRICI

La normativa non prevede alcuna deroga per i veicoli a quattro ruote motrici i quali, pertanto, devono essere anch’essi equipaggiati con catene o pneumatici invernali laddove prescritti.

GLI PNEUMATICI CHIODATI

Questa tipologia di pneumatici è disciplinata dalla Circolare

del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile n° 58/71 del 22.10.1971, la quale prevede quanto segue:

Caratteristiche degli pneumatici con chiodi:

- sporgenza dei chiodi dalla superficie dello pneumatico non superiore a 1,5 mm;
- numero di chiodi per ruota compreso tra un minimo di 80 e un massimo di 160, a partire dalla misura più piccola fino a quella più grande dei pneumatici.

La circolazione dei veicoli muniti di pneumatici con chiodi è subordinata alle seguenti condizioni:

- limite massimo di velocità, di 90 km/h lungo la viabilità ordinaria e 120 km/h in autostrada;
- applicazione di bavette paraspruzzi dietro le ruote posteriori;
- montaggio di pneumatici chiodati su tutte le ruote dei veicoli e dei loro eventuali rimorchi;
- divieto dell'uso di pneumatici chiodati su veicoli di peso complessivo superiore a 35 q.;
- uso degli pneumatici chiodati limitatamente alla marcia su ghiaccio nel periodo 15 novembre-15 marzo.

PNEUMATICI INVERNALI: SU DUE O QUATTRO RUOTE ?

La Direttiva in argomento, mentre precisa che i mezzi antisdrucchiolevoli (catene) devono essere montati almeno sulle ruote degli assi motori, nel caso di impiego di pneumatici invernali sui veicoli delle categorie M1 e N1, ne raccomanda l'installazione su tutte le ruote al fine di conseguire condizioni uniformi di aderenza sul fondo stradale.

VEICOLI A DUE RUOTE

Anche per questo aspetto la Direttiva ministeriale fa definitiva chiarezza, laddove prescrive il testo base dell'ordinanza che gli enti proprietari devono adottare per imporre gli pneumatici invernali o le catene al seguito in un determinato periodo dell'anno, escludendo i ciclomotori a due ruote ed i motocicli, ma precisando al contempo che, nel periodo di vigenza dell'obbligo, essi possono circolare solo in assenza di neve o ghiaccio sulla strada e di fenomeni nevosi in atto. (ASAPS)

Testo aggiornato con le ultime disposizioni che regolano la materia. (ASAPS)

>Sta per arrivare l'obbligo sull'uso delle gomme invernali o le catene al seguito
Sintesi delle regole

>Gomme invernali le norme stradali per non incorrere in sanzioni
Tutte le spiegazioni
(Con le considerazioni conclusive dell'ASAPS)
di Girolamo Simonato*

>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direttiva sulla circolazione stradale in periodo invernale e in caso di emergenza neve

(Importante direttiva su tutte le regole per l'uso delle gomme da neve e le catene)
(Prot. RU 1580, 16 gennaio 2013)

>Ministero dell'Interno
Catene in tessuto AutoSock – Esecuzione della sentenza del T.A.R. del Lazio, Sezione Terza Ter, N. 06482/2013 REG. PROV. COLL. N. 08446/2012 REG.RIC.
(Prot.300/A/8321/13/105/1/2, 5 novembre 2013)

>Tornano le catene!
Un grande risultato inseguito con fermezza dall'Asaps
Il Parlamento ci ripensa e la Commissione Bilancio inserisce nella legge di Stabilità una norma che abroga l'uso esclusivo delle gomme invernali

>Catene: l'ASAPS vince ancora ed è una vittoria conquistata col tenace buonsenso
Dopo i 150 all'ora e la proposta di spegnere i lampioni di notte, la "lista civica" della sicurezza stradale incassa un nuovo successo

>Ecco l'elenco completo di tutte le strade e le autostrade con obbligo di gomme invernali o catene
Le ordinanze sono già in vigore
Chi circola senza rischia multe fra gli 80 a 318 euro

>Viaggiare sicuri con la neve, i consigli dell'Asaps

>Vento Forte Laterale e neve – Consigli alla Guida
di Carlo Rinaldi *

>Inverno e neve: con le gomme giuste al momento giusto
Le tante insidie della stagione fredda si possono combattere
equipaggiando l'auto con le coperture invernali M+S
Anche questa è "guida preventiva"

>Asaps

I nostri consigli per viaggiare sicuri e per gli acquisti
degli pneumatici

>Catene da neve, la guida

L'inverno si affronta così

Nell'epoca dei pneumatici winter le catene da neve hanno
ritrovato un'identità con i modelli a montaggio semplificato,
sono sempre utili a bordo, ma attenzione a montarle sulle
ruote giuste e ad evitare i falsi

>Pneumatici invernali : quali si possono usare

>Strade d'inverno

La neve

Ecco alcune semplici regole per migliorare la sicurezza
operativa alla guida del veicolo 4x4 di servizio per una buona
tenuta di strada del veicolo, ma anche per aumentare la
prontezza di riflessi del guidatore

>Guidare sulla neve, ecco 10 cose da sapere per cavarsela

[anche senza essere piloti](#)

[Muovere dolcemente il volante ed evitare di toccare i freni sono due indicazioni da tenere bene a mente](#)

[>VIDEO – Come montare le catene](#)

[CATENE DA NEVE E PNEUMATICI INVERNALI Tutto quello che c](#)

CODICE DELLA STRADA: FISSAGGIO DEL CARICO – SCATTA LA VERIFICA SU STRADA

**FISSAGGIO DEL CARICO – SCATTA LA VERIFICA SU STRADA – Dal 20
MAGGIO 2018**

- autore: Cav Mario Ricca



Con Decreto Ministeriale nr. 215 del 18 maggio 2017 (G.U.139 del 17.6.2017) (che recepisce la Direttiva 2014/47/UE) stabilisce come deve essere fissato il carico, basandosi sulle

linee guida comunitarie del 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali (e loro rimorchi) di massa superiore alle 3,5 tonnellate circolanti nell'Unione Europea, ha previsto che dal **20 maggio 2018** vengano effettuati su strada una serie di controllo tecnici, al fine di garantire la sicurezza stradale, in particolare l'allegato III del decreto che regola i principi in materia di fissazione del carico, per scongiurare che questo subisca anche minimi cambiamenti di posizione durante tutte le fasi di operatività del veicolo.

In caso di carenze gravi o pericolosità è previsto anche che il veicolo non possa essere rimesso in circolazione se prima non viene rimossa l'anomalia riscontrata.

Durante il trasporto, se disponibili, a bordo del veicolo vanno conservati:

Certificato di revisione relativo al controllo tecnico più recente o relativa copia (in caso di certificato di revisione elettronico, la copia cartacea certificata o originale cartaceo);

Copia della relazione relativa all'ultimo controllo su strada.

L'**art. 2** del decreto in questione dice che si applica a:

ai veicoli commerciali aventi una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti categorie definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004, di recepimento della direttiva 2003/37/CE, e dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, di recepimento della direttiva 2007/46/CE:

veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente –

veicoli della categoria M2 ed M3;

veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate – veicoli della categoria N2 ed N3;

rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o per l'alloggiamento di persone e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate – veicoli delle categorie O3 ed O4;

trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5 utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada ed aventi una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.

L'**art.7 comma 3** del relativo decreto, stabilisce che “ **le imprese**” sono responsabili del mantenimento dei propri veicoli in condizioni di sicurezza e conformità, ferme restando le responsabilità del conducente di tali veicoli.

E' doveroso far presente che la responsabilità del **corretto fissaggio del carico** è in capo al soggetto che svolge di “**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”, come definito dall' **art.2 lett.d del D.Lgs 21.11.2005 nr.286** per cui “ **il caricatore è in ogni caso responsabile** laddove venga accertata la violazione delle norme di cui agli artt. **61 e 62** del CdS (massa limite) e di tutte quelle che riguardano la corretta sistemazione del carico sui veicoli di cui agli **artt. 164 e 167** CdS.

L'**allegato II** del decreto, oltre ad avere un lungo elenco di caso da verificare durante il controllo elenca gli ambiti dei veicoli che sono oggetto dei controlli su strada e le modalità con cui devono avvenire:

identificazione del veicolo;

impianto di frenatura;

sterzo;

visibilità;

impianto elettrico e parti del circuito elettrico;

assi, ruote, pneumatici, sospensioni;

telaio ed elementi fissati al telaio;

altri equipaggiamenti;

effetti nocivi;

controlli supplementari per veicoli delle categorie M2 e M3 adibiti al trasporto di passeggeri.

I principi di fissazione del carico sono elencati nell'allegato III e prevedono tre categorie di mancanze: lieve, grave e pericolosa.

—

Una carenza lieve:	avviene quando il carico è stato fissato correttamente ma potrebbero essere opportuni consigli di prudenza;
una carenza grave:	si ha quando il carico non è stato fissato adeguatamente ed esiste un rischio di movimenti significativi o di ribaltamento del carico o di parti di esso;
una carenza pericolosa:	emerge quando la sicurezza stradale è minacciata direttamente da un rischio di caduta del carico o di parti di esso o da un pericolo derivante direttamente dal carico o da un pericolo immediato per le persone.

—

Nei casi di carenza grave o pericolosa, gli ispettori possono anche decidere di fermare il veicolo fino a quando non viene rimossa l'anomalia.

Infine, l'art. 21 del decreto, prevede che le sanzioni per le violazioni riscontrate nel presente decreto sono punite ai sensi dell'art.79 CdS.

Ministero dell'Interno e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti disposizioni attuative.

AUTOCARRO – SEGNALAZIONE DI
SINISTRI CON MORTE – LESIONI
GRAVI O GRAVISSIME



*Circolare Min. Interno
nr 300/A/4628/11/101/3/3/9
- prot n. 12409 del 18
maggio 2011 e Min.
delle Infrastrutture e
dei Trasporti nr. 121409
del 18.5.2011, sulle
disposizioni attuative
dell'art. 7 c. 7bis,
D.Lgs. 286/2005
introdotta dall'art. 51
della L.120/2010.*

Cav. Mario Ricca

Quante volte è capitato o capita che durante un intervento sulla strada si effettuano rilievi di sinistri stradali da cui derivano la morte delle persone o lesioni personali gravi o gravissime e la violazione sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i quali è richiesta la patente di guida cat."C" o "C+E".

La procedura in esame trova applicazione solo ai veicoli che effettuano il trasporto di merci per conto di terzi e non anche al settore del trasporto di cose per conto proprio.

Bene vediamo insieme così dice la legge.

Nel caso di violazioni di disposizioni del codice della strada, da cui derivano la morte delle persone o lesioni personali gravi o gravissime, è disposta la verifica in azienda presso il vettore e gli altri soggetti della filiera (Committente, caricatore e proprietario della merce).

Con circolare congiunta del 18 maggio 2011, il Ministero dell'Interno e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, hanno diramato le disposizioni attuative dell'art. 7, comma 7 bis del decreto legislativo 286/05 così come modificato dalla Legge n. 120/2010.

In sostanza la circolare prevede che, qualora dalle violazioni di disposizioni del Codice della Strada, commesse da un vettore che esercita con veicoli che trasportano merce in conto terzi (non conto proprio), derivino la morte delle persone o lesioni personali gravi o gravissime (secondo la definizione dell'art. 583 del Codice Penale) e le suddette violazioni siano state commesse alla guida di uno dei veicoli per i quali è richiesta la patente di guida C o C + E, è disposta la verifica presso il vettore e gli altri soggetti della filiera (committente, caricatore e proprietario della merce).

Una prima verifica e controllo sul Vettore e sugli altri soggetti della filiera **verranno effettuati dallo stesso organo di polizia stradale che ha proceduto alla rilevazione e/o ricostruzione del sinistro con riferimento a:**

- esercizio abusivo della professione di autotrasportatore o violazione delle condizioni e limiti stabiliti nel titolo autorizzativo;
- compatibilità delle istruzioni fornite in relazione agli artt. 142 (velocità) e 174 (tempi di guida e di riposo) del Codice della Strada;
- alla violazione degli artt. 61,62, 164 e 167 del Codice della Strada, in presenza di contratto scritto, di verifica dello stesso contratto o documenti equipollenti per accertare che non siano state fornite dal committente o da altri soggetti della filiera al vettore istruzioni incompatibili con le norme sulla sicurezza stradale. Il caricatore è comunque sempre responsabile senza ulteriori verifiche.

Tenete presente che dal 1 gennaio 2015 con legge 23.12.2014 nr. 190 è stata abolita la Scheda di Trasporto, pertanto **non deve più essere richiesta l'esibizione** o dei documenti ad essa equipollenti di cui all'art. 7 bis del DLG n. 286/2005.

Restano, naturalmente, in vigore le altre disposizioni che prevedono l'obbligo di portare a bordo la documentazione della merce per finalità fiscali, di sicurezza o per altre finalità (documenti per trasporto rifiuti, animali vivi, carburanti, merci pericolose, ecc.).

trascorso il termine di 15 giorni dalla definizione dell'incidente e/o dalla contestazione delle violazioni eventualmente accertate nel corso di verifiche presso i soggetti della filiera, l'organo accertatore comunica al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per il Trasporto Stradale e per l'Intermodalità – Indirizzo: Via Giuseppe Caraci 36 – 00157 Roma (RM)

Telefono: 06/4158.6450-6451-6458 Fax: 06/4158.4217, attraverso un modello standard allegato alla circolare interministeriale) i dati del sinistro e i dati identificativi dei soggetti della filiera del trasporto, specificando le violazioni contestate.

Ricevute le comunicazioni la Direzione Generale del Ministero dovrà procedere alla verifica del rispetto dell'art. 83 bis Legge 6.8.2008 nr.133, ai fini dell'applicazione dei commi 14 e 15 della legge medesima.

In sintesi si può dire che sul vettore (che abbia causato un incidente da cui derivino la morte delle persone o lesioni personali gravi o gravissime) e al contempo sul Committente, Caricatore e proprietario della Merce (*corresponsabili del Trasporto ai sensi del D.Lvo 286/2005 e seguenti*), il Ministero sarà impegnato a verificare il rispetto di quanto previsto dall'art. 83 bis del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni dalla legge 6 Agosto 2008, n. 133 (*es. "costi minimi del trasporto"*) ed eventualmente alla applicazione delle sanzioni previste in caso di mancato rispetto delle disposizioni stesse (esclusione fino a sei mesi dalla procedura per l'affidamento pubblico della fornitura di beni e servizi, sanzione dell'esclusione per un periodo di un anno dai benefici fiscali, finanziari e previdenziali di ogni tipo previsti dalla legge).

A quest'ultimo proposito si evidenzia che i commi 14 e 15 dell'art. 83-bis prevedono che, in presenza di violazioni fiscali, finanziarie e previdenziali, le autorità competenti applichino le sanzioni ivi contemplate, salvo il caso previsto dal comma 16 del medesimo art. 83-bis.

Le autorità competenti all'applicazione di tali sanzioni sono state individuate con il Decreto 16 settembre 2009 emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, della Giustizia e dello Sviluppo Economico.

Attualmente, ai sensi del citato art. 83-bis, comma 15 (così come modificato dall'art. 12, comma 80, lettera c), del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, pubblicata sulla G.U. n. 189 del 14/8/2012 – S.O. n. 173): «Le violazioni indicate al comma 14 sono constatate dalla **Guardia di finanza e dall'**Agenzia delle Entrate** in occasione dei controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese per la successiva applicazione delle sanzioni ai sensi della **legge 24 novembre 1981, n. 689**».**

La modulistica predisposta dal Cav. Mario Ricca può essere scaricata gratuitamente :

- Lettera di segnalazione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – **Direzione Generale per il Trasporto Stradale e per l'Intermodalità.**

Modello da compilare di cui alla Circolare Ministero dell'Interno nr.300/A/4628/11/101/3/3/9 del 18.5.2011.

notificazione dei verbali di accertamento delle violazioni

del codice della strada, tramite posta elettronica certificata

modello proposta dal Cav. Mario Ricca: [NOTIFICA TRAMITE PEC –
GENNAIO 2018 – lettera notifica vdc via pec](#)

**ATTO AMMINISTRATIVO RELATIVO AD UNA SANZIONE AMMINISTRATIVA
PREVISTA DAL CODICE DELLA STRADA**

**(DECRETO 18 dicembre 2017 – Disciplina delle procedure per la
notificazione dei verbali di accertamento delle violazioni del
codice della strada, tramite posta elettronica certificata)**

ORGANO PROCEDENTE

**denominazione esatta e l'indirizzo dell'amministrazione e della
sua articolazione periferica che ha provveduto alla spedizione
dell'atto**

INTESTAZIONE REPARTO

**RESPONSABILE DEL PROVVEDIMENTO DI NOTIFICAZIONE NONCHE', SE
DIVERSO, DI CHI HA CURATO LA REDAZIONE DELL'ATTO NOTIFICATO AI
SENSI DEGLI ARTT. 201 DEL CDS, 149BIS DEL CODICE DI PROCEDURA
CIVILE ED IN RELAZIONE AL DECRETO 18 DICEMBRE 2017**

Il sottoscritto

in qualità di responsabile del provvedimento di notifica del
verbale di contestazione serie _____

n. _____

redatto in data ____/____/____ dal

Comando _____

con cui è stata contestata una infrazione in materia di
sicurezza stradale commessa con il veicolo targato

_____marca _____,

modello _____ dal quale:

r Lei risulta registrato come intestatario della carta di
circolazione del veicolo summenzionato:

r L'intestatario della carta di circolazione del veicolo
summenzionato ha indicato che Lei stava guidando il veicolo
quando l'infrazione in materia di circolazione stradale è stata
commessa.

r Gli estremi dell'infrazione sono descritti al successivo punto
"A"

r L'importo della sanzione amministrativa applicabile a questa
infrazione e la scadenza dei termini per il pagamento, sono
indicati nell'allegato verbale di infrazione summenzionato e
allegato in formato digitale.

r La presente lettera è trattata a norma della legislazione
nazionale Italiana. attesta che la presente copia informatica è
conforme all'originale/copia conforme.

A. ESTREMI DELL'INFRAZIONE

a) Dati riguardanti il veicolo con cui l'infrazione è stata commessa:

Targa di immatricolazione _____ Stato di immatricolazione _____

Marca e modello

b) Dati riguardanti l'infrazione

Luogo, data e ora in cui è stata commessa l'infrazione:

Natura e qualificazione giuridica dell'infrazione:

INDIRIZZO E NUMERO DI TELEFONO DELL'UFFICIO PRESSO IL QUALE E' POSSIBILE ESERCITARE IL DIRITTO DI ACCESSO

Per quanto la S.V. potrà richiedere accesso agli atti amministrativi inviando specifica richiesta al seguente indirizzo, Comando _____ di _____, Via _____ nr. _____ (_____ 7 _____ PEC _____)

INDIRIZZO DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA A CUI GLI ATTI O PROVVEDIMENTI VENGONO NOTIFICATI E L'INDICAZIONE DELL'ELENCO DA CUI IL PREDETTO INDIRIZZO È STATO ESTRATTO OVVERO LE MODALITÀ CON LE QUALI È STATO COMUNICATO DAL DESTINATARIO;

La seguente comunicazione viene inviata al/alla Sig.

_____ nato il ____/____/_____ a

_____ residente

a _____ Via

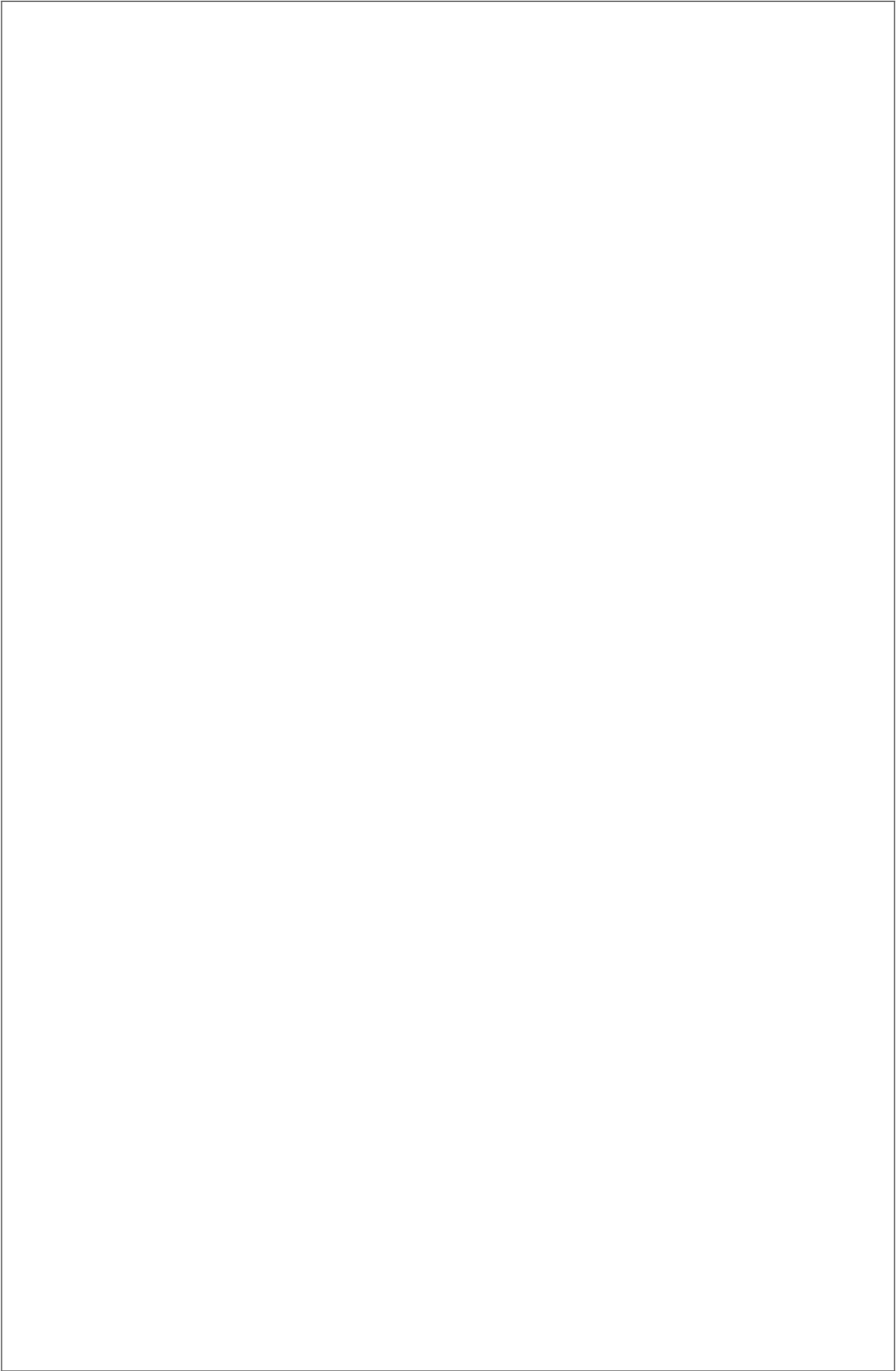
n. _____

tramite PEC la quale:

r È stata comunicata dal trasgressore all'atto della
contestazione:

r Individuata tramite i pubblici elenchi regolarmente
consultabili da questo Comando procedente.

**COPIA PER IMMAGINE SU SUPPORTO INFORMATICO DI DOCUMENTO
ANALOGICO DEL VERBALE DI CONTESTAZIONE DI CUI ALL'ART. 2 DEL
PRESENTE DECRETO, SE L'ORIGINALE È FORMATO SU SUPPORTO
ANALOGICO, CON ATTESTAZIONE DI CONFORMITÀ ALL'ORIGINALE A NORMA
DELL'ART. 22, COMMA 2, DEL CAD, SOTTOSCRITTA CON FIRMA DIGITALE,
OVVERO UN DUPLICATO O COPIA INFORMATICA DI DOCUMENTO INFORMATICO
DEL VERBALE DI CONTESTAZIONE CON ATTESTAZIONE DI CONFORMITÀ
ALL'ORIGINALE A NORMA DELL'ART. 23-BIS DEL CAD, SOTTOSCRITTA CON
FIRMA DIGITALE;**



**ALTRA COMUNICAZIONE O INFORMAZIONE UTILE AL DESTINATARIO PER
ESERCITARE IL PROPRIO DIRITTO ALLA DIFESA OVVERO OGNI ALTRO
DIRITTO O INTERESSE TUTELATO.**

**Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso, entro 60
giorni direttamente al Prefetto di _____ o
in alternativa entro 30 giorni al giudice di Pace di
_____,
(60 giorni se residenti all'estero) termini meglio indicati sul
verbale di contestazione, ai sensi dell'art. 203 co. 1 CdS,**

DOCUMENTO FIRMATO DIGITALMENTE

Disposizioni per lo sviluppo della mobilita' in bicicletta

**LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2 Disposizioni per lo sviluppo della
mobilita' in bicicletta e la realizzazione della rete
nazionale di percorribilita' ciclistica. (18G00013)**

[\(GU Serie Generale n.25 del 31-01-2018\)](#)

autore: Cav. Ricca Mario

Entrata in vigore del provvedimento: 15/02/2018

Il dichiarato obiettivo della legge è quello di promuovere

l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica.

A tali fini, si prevede l'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica nel cui ambito è individuata la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia».

Si prevede, inoltre, la predisposizione da parte di Regioni, Città metropolitane e Comuni, di Piani della mobilità ciclistica.

Ai sensi **dell'art.9 della legge 11.01.2018 nr.2**, vengono altresì integrati i seguenti articoli del CDS per adattarli agli obiettivi strategici contenuti nella legge:

- art. 1, c. 2,
- art. 61, c. 1, lettera c),
- art. 164, introdotto c. 2 bis.

Art. 9

**Modifica all'articolo 1 del codice della strada,
in materia di principi generali**

1. Al comma 2 dell'articolo 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «al principio della sicurezza stradale» sono sostituite dalle seguenti: «ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile» e

dopo le parole: «fluidita' della circolazione» sono aggiunte le seguenti: «; di promuovere l'uso dei velocipedi».

2. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:
3. **a)** all'articolo 61, al comma 1, lettera c), le parole: «Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci o portabagagli applicate posteriormente a sbalzo, in deroga alla predetta lunghezza massima» sono sostituite dalle seguenti: «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»;
4. **b)** all'articolo 164, dopo il comma 2 e' aggiunto il seguente:

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

Sotto si riportano i nuovi articoli del CdS modificati con la nuova legge:

IN VIGORE DAL 15 FEBBRAIO 2018

ART.1 CdS

1. La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalita' primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.
2. La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade e' regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilita' sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualita' della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidita' della circolazione; di promuovere l'uso dei velocipedi.
3. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale.
4. Il Governo comunica annualmente al Parlamento l'esito delle indagini periodiche riguardanti i profili sociali, ambientali ed economici della circolazione stradale.
5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti fornisce all'opinione pubblica i dati piu' significativi utilizzando i piu' moderni sistemi di comunicazione di massa e, nei riguardi di alcune categorie di cittadini, il messaggio pubblicitario di tipo prevenzionale ed educativo.

Art.61 CdS (Sagoma Limite)

1. Fatto salvo quanto disposto 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 e' 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.

(Omissis).».

Art. 164 CdS (Sistemazione del carico sui veicoli)

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.
(Omissis).».

Chiarimenti su normativa pneumatici M+S e MST per motoveicoli e ciclomotori

Circolare MIT Prot. n. 12424-DIV3-C del 27/05/2016 chiarimenti in merito alla normativa attualmente in vigore circa l'uso degli pneumatici M+S e MST su motoveicoli e ciclomotori.ins.to g. aiello 18.06.2016

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
Direzione generale per la motorizzazione
Divisione 3

Prot. n. 12424-DIV3-C

Roma, 27 maggio 2016

OGGETTO: Chiarimenti su normativa pneumatici M+S e MST per motoveicoli e ciclomotori.

Sono pervenute richieste di chiarimenti in merito alla normativa attualmente in vigore circa l'uso degli pneumatici M+S e MST su motoveicoli e ciclomotori.

A riguardo si conferma quanto riportato dalla circolare 103/95 al punto 5 circa l'idoneità degli pneumatici alla marcia su neve contraddistinti dalla sigla M+S (oppure MS, M-S, ovvero M&S) che recita testualmente: **'I pneumatici idonei alla marcia su neve contraddistinti dalla marcatura M+S (oppure MS, M-S, ovvero M&S), ovvero pneumatici idonei per l'impiego su strada e fuori strada contraddistinti dalla marcatura MST, montati su veicolo devono essere marcati con un simbolo della categoria di velocità non inferiore a M (corrispondente a 130 Km/h).** In tal caso il conducente, come norma di comportamento, deve rispettare i limiti più restrittivi eventualmente imposti dalla velocità massima ammessa per il pneumatico.'

Pertanto, nel rispetto della citata circolare 103/95, non è previsto l'aggiornamento della carta di circolazione.

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE

dott. ing. Vito Di Santo

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE M.C.T.C.
IV Direzione Centrale – Div. 41

[CIRCOLARE N. 103/95](#)

Roma, 31 maggio 1995

OGGETTO:Pneumatici per equipaggiamento di motoveicoli e ciclomotori: riconoscimento delle marcature equivalenti.

PREMESSE

Le marcature delle caratteristiche tecniche dei pneumatici ai sensi del regolamento ECE/ONU n. 75, hanno subito varie modificazioni.

Pneumatici identici per dimensioni e prestazioni massime possono recare stampigliate sui propri fianchi, a seconda della data di costruzione, marcature fra di loro diverse.

In occasione della sostituzione dei pneumatici di primo equipaggiamento, le cui marcature sono riportate sul documento di circolazione in conformità alle prescrizioni in vigore all'epoca dell'omologazione del veicolo, si può verificare il caso che pneumatici con marcature di quel tipo non siano più in produzione o non siano più reperibili.

E' anche frequente il caso che sul mercato siano presenti pneumatici che, pur uguali ai precedenti, recano marcature conformi alle nuove prescrizioni, ma formalmente diverse da quelle indicate nel documento di circolazione.

La presente circolare ha lo scopo di:

- chiarire il significato delle marcature riportate sui pneumatici idonei per l'equipaggiamento di motoveicoli e ciclomotori;
- riconoscere l'equivalenza fra marcature 'vecchie norme' e marcature 'nuove norme', conformi cioè al regolamento ECE/ONU n. 75;
- permettere l'utilizzo di pneumatici corrispondenti;
- esonerare dall'obbligo di aggiornamento del documento di circolazione in tutti quei casi dove l'equivalenza fra

marcature 'nuove norme' e marcature 'vecchie norme' si verifica.

MARCATURE DEI PNEUMATICI

Il Regolamento ECE/ONU n. 75 prescrive che i pneumatici siano identificati mediante la marcatura dei seguenti elementi distintivi:

- il marchio di fabbrica o il nome del costruttore
- la designazione delle dimensioni
- l'indicazione della struttura
- l'indice della capacità di carico
- il simbolo della categoria di velocità
- la lettera V, ovvero 'Z', posta all'interno della designazione delle dimensioni, nel caso di idoneità per velocità superiori a 240 Km/h
- la sigla 'Tubeless', nel caso di pneumatici idonei per impiego senza camera d'aria
- la sigla 'M+S', nel caso di pneumatici per 'neve'
- la sigla MST nel caso di pneumatici speciali idonei per impiego misto strada e fuoristrada
- la data di produzione
- il marchio di omologazione.

Le indicazioni da riportare sul prospetto di omologazione del veicolo, con riferimento ai pneumatici ed alle caratteristiche di omologazione dello stesso, sono esclusivamente:

- la designazione delle dimensioni del pneumatico;

—
il valore minimo dell'indice della capacità di carico del pneumatico, compatibile con la quota di massa del veicolo gravante sullo stesso;

—
il valore minimo del simbolo della categoria di velocità del pneumatico, compatibile con la velocità massima di progetto del veicolo.

EVOLUZIONE DELLE MARCATURE

Marcature 'vecchie norme'

Precedentemente all'entrata in vigore del Codice della Strada, ed indipendentemente dalle prescrizioni del regolamento ECE/ONU n. 75, il regolamento di esecuzione del Codice della Strada abrogato prescriveva che ciascun pneumatico dovesse essere individuato con indicazioni sulla larghezza nominale della sezione trasversale, sul diametro del cerchio riferito al calettamento e sulla corrispondenza fra la struttura del pneumatico e le sue prestazioni.

'Le marcature dovevano inoltre rispondere a tabelle di unificazione aventi carattere definitivo (tabelle CUNA)'.

Queste tabelle CUNA prescissero, per un certo periodo, che i pneumatici per motoveicoli fossero contraddistinti oltre che dalla designazione delle dimensioni anche dall'indicazione della 'classe di velocità' espressa con codici letterali posti all'interno della marcatura delle dimensioni (ad esempio 4.00 S 18, 120/90 H 18, 130/60 VR 16 ...) (si veda la Tabella 1).

Nel caso di pneumatici per ciclomotori la limitazione di velocità di impiego a 50 Km/h era insita nella marcatura CICLOMOTORE che, dipendendo dalla provenienza del pneumatico poteva essere sostituita dalle equivalenti MOPED ovvero CYCLOMOTEUR.

Tale classe di velocità contraddistingueva la velocità massima ammessa, (come indicato nella terza colonna della tabella 3).

L'indicazione della capacità di carico poteva avvenire, nel caso di pneumatici per motoveicoli e ciclomotori, attraverso la definizione di due versioni distinte: la prima, che comprendeva la maggior parte dei pneumatici, era definita

‘standard’ e non riportava marcature particolari; mentre la seconda, che era caratterizzata da capacità di carico e pressione di esercizio più elevate di quelle della versione ‘standard’, era contraddistinta mediante la marcatura aggiuntiva ‘REINFORCED’ ovvero REINF (es.: 4.00 S 18 REINF).

Nel caso di pneumatici per l’equipaggiamento di motoveicoli a tre o quattro ruote, pneumatici identificati con il suffisso C dopo la designazione delle dimensioni, erano previste invece tre versioni di capacità di carico che erano rispettivamente identificate, in ordine di portate e di pressione di esercizio crescenti, mediante le marcature ‘PR’, ovvero: 4PR, 6PR, 8PR (es.: 4.00-8C 6PR); prassi mantenuta anche dal regolamento ECE/ONU n. 75.

Poteva inoltre essere esplicitata, nel caso di pneumatici di tipo ‘ribassato’, l’indicazione del ‘rapporto di aspetto’ (detto anche ‘serie’ o ‘ribassamento’) indicativo del rapporto nominale tra l’altezza e la larghezza della sezione del pneumatico.

TABELLA 1

ESEMPI DI MARCATURE DEI PNEUMATICI

(vecchie norme)

Larghezza nominale

rapporto

classe di

diametro di

di sezione

d’aspetto (serie)

velocità

calettamento

2_

—

16

4.00

S

18

120

/90

H
18
130
/60
VR
16

Marcature 'nuove norme'

(in conformità con il regolamento ECE/ONU n. 75)

Le nuove prescrizioni impongono che sui pneumatici siano stampigliate in aggiunta alla designazione delle dimensioni anche:

—

l'indicazione, mediante un simbolo letterale ('simbolo della categoria di velocità'), della velocità massima ammessa per l'impiego;

—

l'indicazione, mediante un numero ('indice della capacità di carico'), della capacità di carico.

Tali indicazioni devono comparire al di fuori della designazione delle dimensioni, ovvero della marcatura della misura, ad esempio: 2_ – 16 36 J, 4.00-18 64S, 120/90 – 18 65H, ecc. (si veda la Tabella 2).

La marcatura delle 'classi di velocità' all'interno della designazione delle dimensioni, è riconosciuta ad identificazione dei tipi di pneumatici per elevatissime prestazioni, cioè idonei per impieghi a velocità superiori a 240 Km/h. In tali casi l'indice della capacità di carico ed il simbolo della categoria di velocità saranno indicati fra parentesi. Inoltre secondo la prassi di origine giapponese potrà essere marchiato sul fianco del pneumatico anche il valore di velocità massima consentito per il pneumatico (es. V260).

In questi casi, in un primo tempo, sarà consentita la marchiatura della sola classe di velocità anche in assenza delle marcature dell'indice di carico e del simbolo della categoria di velocità ed in tal caso varranno le limitazioni di carico e velocità indicate dal costruttore del pneumatico.

Conformemente alla norma ISO 5751 ed al fine di evitare equipaggiamenti promiscui di pneumatici per autovetture e pneumatici per motoveicoli è inoltre invalso l'uso, in alcuni casi, di posporre alla designazione delle dimensioni un suffisso 'M/C' (es.: 120/60-16 M/C) per caratterizzare i tipi di pneumatici progettati per impiego esclusivo su motocicli. I tipi di pneumatico omologati ai sensi del regolamento ECE/ONU n. 75 recano la stampigliatura del marchio di omologazione ECE seguito dal numero di omologazione es.:

E 3

TABELLA 2

ESEMPI DI MARCATURE DEI PNEUMATICI

(nuove norme) – esempi

Larghezza

rapporto

tipo di

diametro di

indici

codice

nominale di

di sezione (serie)

struttura

calettamento

di

di

sezione

[1]

carico

velocità

2_

—

16

36

J

4.00

—

18

64

S

120

/90

—

16

63

H

130

/60

ZR [2]

16

60

W

[1]

la presenza della lettera 'R' identifica un pneumatico a struttura radiale, mentre la lettera B identifica un pneumatico a struttura diagonale cinturata (bias belted) ed il trattino -, ovvero la lettera D identifica un pneumatico a struttura diagonale.

[2]

la sola indicazione della sigla ZR, priva di indice di carico e di codice di velocità, identifica genericamente l'idoneità all'impiego per velocità superiori a 240 Km/h.

Marcature intermedie

Nei periodi transitori è consentito, per evitare problemi al ricambio dei pneumatici, che le marcature riportate sugli stessi possano essere conformi sia alle nuove prescrizioni che alle precedenti, ovvero che i pneumatici possano contemporaneamente essere marcati sia con la 'classe di velocità' posta all'interno della marcatura dimensionale, che con il 'codice di velocità' e l'indice di carico posizionati all'esterno di questa (ad esempio 4.00 S 18 64S ove l'indicazione — S — delle vecchie norme, è ribadita dalla indicazione — 64 S — delle nuove norme).

Marcature frazionarie

Tradizionalmente i pneumatici per motoleggere di piccola cilindrata, limitate in velocità inferiori a 100 Km/h erano identificati, alla stessa stregua dei pneumatici per ciclomotori, da una designazione della dimensione mediante codici frazionari (es. 2, $2\frac{1}{4}$, $2\frac{1}{2}$, 2_, etc.). La successiva indicazione di indici di carico e simbolo della categoria di velocità hanno reso inutile tale distinzione tanto che in molti casi vengono utilizzate marcature di tipo decimale (ad esempio le marcature $2\frac{1}{4}$ -16 e 2.25-16 sono equivalenti) (si veda la tabella 4a).

EQUIVALENZA TRA MARCATURE 'VECCHIE NORME' E 'NUOVE NORME'

Condizioni di equivalenza

L'equivalenza tra marcature dei pneumatici di tipo 'vecchie norme' e 'nuove norme' è verificabile, a parità della designazione delle dimensioni, da un confronto delle prestazioni inerenti la velocità massima e la capacità di carico ammissibili per il pneumatico.

I pneumatici marcati secondo le nuove norme hanno una capacità di carico uguale o superiore a quella dei pneumatici marcati secondo le vecchie norme. Pertanto pneumatici standard recanti la marcatura dell'indice della capacità di carico hanno prestazioni uguali o superiori ai tipi 'standard' privi di tale marcatura.

Analogamente pneumatici rinforzati recanti la marcatura dell'indice della capacità di carico e la scritta REINFORCED hanno prestazioni uguali o superiori ai tipi vecchie norme marchiati con la sola scritta REINFORCED.

Così pure pneumatici di tipo C a parità di indicazione del simbolo PR hanno prestazioni uguali o superiori ai tipi vecchie norme.

La tabella 3 che segue, illustra la corrispondenza fra la velocità massima ammissibile nel caso di marcatura mediante la 'classe di velocità' ('vecchie norme') e quella derivante dalla marcatura 'simbolo della categoria di velocità' ('nuove norme').

TABELLA 3.1

Corrispondenza fra 'classe di velocità', 'velocità massima' e

‘simbolo della categoria di velocità’

VECCHIE NORME

NUOVE NORME

Classe di

Tipo

Velocità massima

Simbolo della categoria

velocità

(Km/h)

di velocità corrispondente

—

CICLOMOTORE [1]

50

B

—

100 – 150 [3]

J – P [3]

S, SB

180

S

H, HB, HR

210

H

V, VB, VR

Oltre 210

[-]

V, VB, VR

240

V

V, VB, VR

Oltre 240

V [2]

ZB, ZR

Oltre 240

[-]

ZB, ZR

270

W

ZB, ZR

Oltre 270

W [2]

[-]

non più ammesso dalle nuove norme

[1]

marcatatura alternativa MOPED ovvero CYCLOMOTEUR

[2]

in questi casi la marcatatura dell'indice di carico e del simbolo della categoria di velocità sono posti fra parentesi e si applica il valore di velocità massima certificata dal costruttore del pneumatico.

[3]

vedere tabelle 4a-4b

TABELLA 3.2

Corrispondenza fra codice di velocità e velocità di riferimento

Simbolo della

Velocità di riferimento

Categoria di Velocità

(Km/h)

B

50

F

80

G

90

J

100

K

110

L

120

M

130

N

140

P

150

Q

160

R

170

S

180

T

190

U

200

H

210

V

240 [+]

W

270 [+]

[+]

Quando il Simbolo della Categoria di Velocità è marcato fra parentesi sul pneumatico, questo può essere impiegato anche a velocità superiori secondo certificazione del fabbricante.

E' importante osservare come simboli delle categorie di velocità successivi forniscano la possibilità di impiego a velocità massime superiori a quelle dei simboli che lo precedono.

Pertanto, pneumatici marcati con il simbolo della categoria di velocità 'T' possono essere impiegati, in quanto di livello superiore, in sostituzione di pneumatici marcati con simboli della categoria di velocità S, R, Q ovvero P. Essi tuttavia non sono idonei ad equipaggiare veicoli ove sono prescritti i simboli della categoria di velocità U, H, V o superiori.

Esemplificazioni di equivalenza

Allo scopo di dirimere incertezze di interpretazione tra l'indicazione riportata sui documenti di circolazione e le marcature che possono essere riportate effettivamente sui

pneumatici equipaggianti i veicoli si illustrano le seguenti esemplificazioni, a parità di marcatura della dimensione:

1)

I pneumatici equipaggianti il veicolo possono recare la marcatura di un simbolo della categoria di velocità corrispondente ad una velocità massima superiore o uguale a quella corrispondente (si veda la tabella 3) alla relativa classe di velocità indicata sul documento di circolazione.

Ad esempio: la prescrizione 120/90 S 18 sul documento di circolazione deve ritenersi soddisfatta quando il veicolo è equipaggiato con pneumatici recanti marcature del tipo: 120/90 S 18 65S, ovvero 120/90 – 18 65S, ovvero 120/90 R 18 65S, ovvero 120/90 – 18M/C 65H, ovvero 120/90 VR 18, ovvero 120/90 ZB 18M/C 66W, ecc.

2)

Quando il documento di circolazione prevede marcature conformi alle prescrizioni del regolamento ECE/ONU n. 75, è consentito che i pneumatici effettivamente montati sul veicolo rechino indicazioni del simbolo della categoria di velocità e/o dell'indice di capacità di carico superiori a quanto prescritto dal documento di circolazione del veicolo.

Ad esempio: la prescrizione 120/90 – 18 65S del documento di circolazione, fatta salva la disposizione particolare di cui al successivo punto 5 per i pneumatici di tipo neve (M+S), deve ritenersi soddisfatta quando il veicolo è equipaggiato con pneumatici recanti marcature del tipo: 120/90 – 18 66S, ovvero 120/90 – 18M/C 66H, ovvero 120/90 VB 18, ecc.

3)

Quando il documento di circolazione riporta l'indicazione di pneumatici caratterizzati dalla marcatura della classe di velocità relativa a velocità superiori a 210 Km/h (V, VB oppure 'VR') è ammesso l'equipaggiamento con pneumatici recanti la marcatura della stessa ovvero della classe di velocità superiore (ZB ovvero 'ZR'), completata o meno con la marcatura dell'indice della capacità di carico e del simbolo della categoria di velocità.

Ad esempio la prescrizione 120/90 V 18 del documento di

circolazione, fatta salva la disposizione particolare di cui al successivo punto 5 per i pneumatici di tipo neve (M+S), deve ritenersi soddisfatta quando il veicolo è equipaggiato con pneumatici recanti marcature del tipo: 120/90 ZR 18, ovvero 120/90 – 18 65V se la velocità massima non è superiore a 240 Km/h, ovvero 120/90 VB 18 (65V) V260 se la velocità massima non è superiore a 260 Km/h, ovvero 120/90 ZR 18 65W se la velocità massima non è superiore a 270 Km/h, ovvero 120/90 ZR 18 (65W) V280 se la velocità massima non è superiore a 280 Km/h ecc.

4)

Quando il documento di circolazione del veicolo riporta l'indicazione di pneumatici caratterizzati dalla marcatura della classe di velocità 'ZR' ovvero ZB è ammesso l'equipaggiamento con pneumatici recanti, a complemento di questa, la marcatura dell'indice della capacità di carico e del simbolo della categoria di velocità.

Ad esempio: la prescrizione 120/90 ZR 18 del documento di circolazione, fatta salva la disposizione particolare di cui al successivo punto 5 per i pneumatici di tipo neve (M+S), deve ritenersi soddisfatta quando il veicolo è equipaggiato con pneumatici recanti marcature del tipo: 120/90 ZR 18 65W se la velocità massima non è superiore a 270 Km/h, oppure 120/90 ZR 18 (65W) V290 se la velocità massima non è superiore a 290 Km/h.

5)

I pneumatici idonei alla marcia su neve contraddistinti dalla marcatura M+S (oppure MS, M-S, ovvero M&S), ovvero pneumatici idonei per impiego su strada e fuori strada contraddistinti dalla marcatura MST, montati sul veicolo devono essere marcati con un simbolo della categoria di velocità non inferiore a 'M' (corrispondente a 130 Km/h). In tal caso il conducente, come norma di comportamento, deve rispettare i limiti più restrittivi eventualmente imposti dalla velocità massima ammessa per il pneumatico.

Ad esempio: la prescrizione 120/90 – 18 66S del documento di circolazione deve ritenersi soddisfatta quando il motoveicolo

è equipaggiato con pneumatici di tipo neve recanti marcature del tipo: 120/90 – 18

66M M+S, ovvero se consentito in fase di omologazione con pneumatici di tipo strada e fuoristrada recanti marcature del tipo 120/90 – 18 66M MST, ecc.

6)

Quando il documento di circolazione prevede l'impiego di pneumatici di tipo 'REINFORCED', (ovvero REINF) senza specificazione dell'indice della capacità di carico, i pneumatici montati sul veicolo devono recare l'indicazione 'REINFORCED' ovvero REINF.

Quando invece la dicitura 'REINFORCED', sul documento di circolazione, è completata dalla indicazione di indice della capacità di carico e simbolo della categoria di velocità valgono le sole prescrizioni di cui ai punti precedenti indipendentemente dalla presenza o meno di tale dicitura.

7)

Quando il documento di circolazione prevede l'impiego di pneumatici di tipo 'C' per i quali è inoltre indicato un numero di PR (es.: 4.00-8C 6PR), i pneumatici montati sul veicolo devono recare l'indicazione 'C' tuttavia possono essere marchiati con un numero di PR superiore.

8)

Quando il documento di circolazione prevede l'impiego di pneumatici con marcatura di tipo frazionario (es.: 2 $\frac{1}{4}$ -16), i pneumatici montati sul veicolo ovvero sul ciclomotore possono recare una marcatura di tipo decimale (es.: 2.25-16).

9)

Quando il documento di circolazione del ciclomotore prevede l'impiego di pneumatici recanti la marcatura 'CICLOMOTORE', (ovvero MOPED, ovvero CYCLOMOTEUR), i pneumatici montati sul veicolo possono prescindere da tale marcatura.

CONCLUSIONI: AMMISSIBILITA' DELLE EQUIVALENZE

Considerato quanto evidenziato ai punti del capitolo precedente, ai fini dell'impiego sui veicoli, si possono considerare equivalenti pneumatici recanti marcature diverse da quelle riportate sul documento di circolazione quando:

—
la marcatura di tipo frazionario (es.: $2\frac{1}{4}$ -16) è equivalente alla marcatura di tipo decimale (es.: 2.25-16);

—
la presenza delle lettere 'M/C' dopo la designazione delle dimensioni deve essere considerata ininfluyente per la verifica di conformità dell'equipaggiamento di un veicolo (esempio: in luogo di 130/60 – 16 è ammesso 130/60R16 M/C e viceversa);

—
la classe di velocità riportata sul pneumatico ('vecchie norme') corrisponde ad una velocità massima uguale o superiore a quella indicata, (esempio: in luogo di 120/90 S 18 sono ammessi 120/90 H 18, 120/90 H 18 66H, 120/90 VR 18, 120/90 VB 18, etc.) (si veda la tabella 3);

—
il simbolo della categoria di velocità riportato sul pneumatico ('nuove norme') corrisponde ad una velocità massima uguale o superiore a quella indicata o comunque superiore alla velocità massima del veicolo, sia essa espressa mediante una classe di velocità ('vecchie norme') che mediante un simbolo della categoria di velocità, (esempio: in luogo di 120/90 S 18 sono ammessi 120/90 – 18 66S, 120/90 – 18 66H, 120/90 VB 18, (66V), 120/90 ZR 18 66W, etc.) (si veda la tabella 3);

—
in caso di impiego stagionale di pneumatici di 'tipo neve' (contraddistinti dalle marcature aggiuntive M+S, MS, M-S ovvero M&S) questi sono identificati con un simbolo della categoria di velocità non inferiore a 'M' (es.: in luogo di 120/90 – 18 66S è ammesso 120/90 – 18 66M M+S etc.);

—
l'indice di carico è uguale o superiore a quello indicato (es.: in luogo di 120/90 – 18 66S sono ammessi 120/90 – 18 67S, 120/90 – 18 67T etc.) ovvero, quando manca la prescrizione di un indice di capacità di carico, ma è prevista l'indicazione 'REINFORCED' ovvero 'REINF'; questa sigla è riportata anche sui pneumatici con marcature 'nuove norme'.

DISPOSIZIONI APPLICATIVE PER LA SOSTITUZIONE DI PNEUMATICI E

L'AGGIORNAMENTO DEL DOCUMENTO DI CIRCOLAZIONE

E' ammessa la sostituzione dei pneumatici di prima installazione con altri di ricambio aventi marcature non corrispondenti alle prescrizioni purché ricorrano le condizioni di equivalenza viste ai precedenti punti. Solo in tali ipotesi non vi è obbligo di aggiornamento del documento di circolazione del veicolo.

La presente circolare annulla e sostituisce la circolare:

—

n. 150/89 — D.C. IV n. A057 del 5.10.1989.

IL DIRETTORE CENTRALE

dr. ing. Franco Zacchilli

Allegato alla circ. n. 103/95 del 31.5.1995

TABELLA 4a) — PNEUMATICI con marcatura frazionaria

corrispondenza fra marcature 'vecchie norme' e 'nuove norme'

Vecchie norme

Nuove norme

Designazione della

Designazione della misura

Indici di carico e

misura [1]

[2]

simbolo di

velocità [3]

2 $\frac{1}{2}$ -8

Moped

2.50-8 (2 $\frac{1}{2}$ -8)

18 B

2_-9

Moped

2.75-9 (2_-9)

24 B

3-10

Moped

3.00-10 (3-10)

31 B

3-12

Moped

3.00-12 (3-12)

35 B

$2\frac{1}{4}$ -14

Moped

2.25-14 ($2\frac{1}{4}$ -14)

24 B

$2\frac{1}{4}$ -14

2.25-14 ($2\frac{1}{4}$ -14)

24 J (35 J)

$2\frac{1}{2}$ -14

2.50-14 ($2\frac{1}{2}$ -14)

28 J (40 J)

2_-14

Moped

2.75-14 (2_-14)

(43 J)

$2\frac{1}{4}$ -15

Moped

2.25-15 ($2\frac{1}{4}$ -15)

24 J (36 J)

2-16

Moped

2.00-16 (2-16)

20 B

2-16

2.00-16 (2-16)

20 F (31 F)

$2\frac{1}{4}$ -16

Moped

2.25-16 ($2\frac{1}{4}$ -16)

26 B

$2\frac{1}{4}$ -16

2.25-16 ($2\frac{1}{4}$ -16)

26 J (38 J)

$2\frac{1}{2}$ -16

Moped

2.50-16 ($2\frac{1}{2}$ -16)

31 B

$2\frac{1}{2}$ -16

2.50-16 ($2\frac{1}{2}$ -16)

31 J (42 J)

2_-16

2.75-16 (2_-16)

36 J (46 J)

$3\frac{1}{4}$ -16

3.25-16 ($3\frac{1}{4}$ -16)

44 J

2-17

Moped

2.00-17 (2-17)

22 B

2-17

2.00-17 (2-17)

22 F (31 F)

$2\frac{1}{4}$ -17

Moped

2.25-17 ($2\frac{1}{4}$ -17)

28 B

$2\frac{1}{4}$ -17

2.25-17 ($2\frac{1}{4}$ -17)

28 J (39 J)

$2\frac{1}{2}$ -17

Moped

2.50-17 ($2\frac{1}{2}$ -17)

33 B

$2\frac{1}{2}$ -17

2.50-17 ($2\frac{1}{2}$ -17)

33 J (43 J)

2_-17

2.75-17 (2_-17)

38 J (47 J)

3-17

3.00-17 (3-17)

41 J (51 J)

2-18

Moped

2.00-18 (2-18)

22 B

2-18

2.00-18 (2-18)

22 F

$2\frac{1}{4}$ -18

Moped

2.25-18 ($2\frac{1}{4}$ -18)

30 B

$2\frac{1}{4}$ -18

2.25-18 ($2\frac{1}{4}$ -18)

30 J

$2\frac{1}{2}$ -18

2.50-18 ($2\frac{1}{2}$ -18)

45 J

3-18

3.00-18 (3-18)

42 J

$3\frac{1}{4}$ -18

3.25-18 ($3\frac{1}{4}$ -18)

47 J

2-19

Moped

2.00-19 (2-19)

24 B

2-19

2.00-19 (2-19)

24 F

$2\frac{1}{4}$ -19

2.25-19 ($2\frac{1}{4}$ -19)

30 B

$2\frac{1}{2}$ -19

2.50-19 ($2\frac{1}{2}$ -19)

35 J (45 J)

[1] La dicitura 'Moped' può essere sostituita da 'Ciclomotore' oppure 'Cyclomoteur'

[2] Le diciture fra parentesi sono facoltative ed identificano marcature obsolete

[3] I valori posti fra parentesi si riferiscono ai pneumatici marchiati 'Reinf'

TABELLA 4b) – PNEUMATICI con marcatura decimale per impiego stradale

corrispondenza fra marcature 'vecchie norme' e 'nuove norme'

Vecchie norme

Nuove norme

Designazione della

Designazione della misura

Indici di carico e

misura

simbolo di

velocità [1] [2]

2.50-8

2.50-8

28 J

3.50-8

3.50-8

46 J

4.00-8

4.00-8

55 J

2.50-9

2.50-9

30 J

2.75-10

2.75-10

37 J

3.00-10

3.00-10

42 J (50 J)

3.50-10

3.50-10

51 J (59 J)
3.00-12
3.00-12
47 J
3.50-12
3.50-12
56 J
2.25-16
2.25-16
31 L
2.50-16
2.50-16
36 L (41 L)
2.75-16
2.75-16
40 P (46 P)
3.00-16
3.00-16
43 P (48 P)
3.25-16
3.25-16
48 P (55 P)
3.50-16
3.50-16
52 P (58 P)
2.25-17
2.25-17
33 L (38 L)
2.50-17
2.50-17
38 L (43 L)
2.75-17
2.75-17
41 P (47 P)
3.00-17
3.00-17
45 P (40 P)

3.25-17
3.25-17
50 P
3.50-17
3.50-17
54 P
2.50-18
2.50-18
40 L (45 L)
2.75-18
2.75-18
42 P (48 P)
3.00-18
3.00-18
47 P (52 P)
3.25-18
3.25-18
52 P (59 P)
3.50-18
3.50-18
56 P (62 P)
4.00-18
4.00-18
64 P (69 P)
2.50-19
2.50-19
41 L
2.75-19
2.75-19
43 P
3.00-19
3.00-19
49 P (54 P)
3.25-19
3.25-19
54 P
3.50-19

3.50-19

57 P

2.50-21

2.50-21

43 L

2.75-21

2.75-21

45 P

3.00-21

3.00-21

51 P

[1] I valori posti fra parentesi si riferiscono ai pneumatici marchiati 'Reinf'

[2] Nel caso di pneumatici di tipo strada e fuori strada sostituire il simbolo 'P' con il simbolo 'M'