



PROVINCIA DI TERNI

COMMISSIONE PROVINCIALE FORMAZIONE E CONSERVAZIONE
DEL RUOLO DEI CONDUCENTI DEI VEICOLI O NATANTI ADIBITI
A SERVIZI PUBBLICI NON DI LINEA

RACCOLTA MATERIALE UTILE PER L'ESAME

Materie d'esame

L'esame viene svolto presso l'Amministrazione Provinciale e consiste nello svolgimento di una prova scritta di 20 quesiti a risposta multipla e verte sulle materie di seguito elencate:

- norme in materia di circolazione stradale;
- nozioni elementari di diritto, regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico non di linea;
- norme per il collaudo, l'immatricolazione, nonché la manutenzione dei veicoli, anche ai fini della tutela ambientale e della prevenzione degli incidenti stradali;
- norme e criteri di comportamento relativamente al trasporto pubblico di soggetti portatori di handicap;
- regolamenti comunali e norme provinciali per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico non di linea;
- nozioni di toponomastica e geografia del territorio provinciale;
- elementari cognizioni di primo soccorso e nozioni comportamentali in caso di incidente stradale.

CAPITOLO I

- Nozioni di geografia fisica dell'Umbria
- Regioni limitrofe e relativi collegamenti
- Toponomastica: Si consiglia di approfondire tale materia attraverso le carte stradali dei centri regionali più significativi
- Carte stradali

L'UMBRIA

Con una superficie di appena 8.456 Km². (6.334 per la Provincia di Perugia e 2.122 per quella di Terni), l'Umbria è al sedicesimo posto, per estensione, nella graduatoria nazionale (seguono Friuli Venezia Giulia, Liguria, Molise e Valle d'Aosta).

Di fronte al netto prevalere delle zone montuose e collinari - rispettivamente 53% e 41% della superficie totale - sta la scarsa estensione della pianura; se si volesse intendere quest'ultima non in senso strettamente altimetrico ma includervi le superfici con giacitura pianeggiante, alle larghe e basse valli fluviali potranno allora aggiungersi le stesure che formano i fondi delle conche e dei bacini intermontani. Fatto sta che l'Umbria fisica si connota principalmente per la stretta alternanza di catene, conche e pianure fondovalliche in un quadro conseguentemente assai ricco di contrasti. A grandi linee è anche possibile dire che per gran parte del territorio l'ampio solco del Tevere distingue i rilievi occidentali, scarsamente elevati e a morfologia più morbida, da quelli orientali, costituenti l'ossatura portante degli Appennini.

Regione geologicamente giovane, l'Umbria presenta una struttura orografica che andò delineandosi durante l'era Cenozoica (o Terziaria), allorché forze tangenziali a carattere orizzontale spinsero al corrugamento i materiali, in prevalenza calcarei, precedentemente sedimentati sul fondo del mare. Detti depositi si trovarono più o meno diffusamente coperti da altri più recenti (arenarie, marne e argille d'età eocenica) che, una volta emersi dalle acque, subirono il dilavamento da parte degli agenti esogeni demolitori (acque, vento, azione chimica e fisica); in più luoghi affiorò così il calcare nelle parti elevate delle anticlinali o "quinte" appenniniche. La spinta tettonica si propagò da ovest, così che la serie delle pieghe conseguentemente originatesi risultò con andamento nord-ovest/sud-est e con tendenza al ribaltamento verso oriente. Le numerose faglie (fratture con effetti, nella fattispecie, di sprofondamenti o sollevamenti), prodottesi soprattutto alla fine del Terziario (Pliocene), e l'erosione fluviale modificarono in qualche misura l'assetto orografico e morfologico. Ad ogni modo, sono ancora ben riconoscibili sei allineamenti anticlinali fondamentali.

Iniziando da est, si individua la catena dei M. Sibillini, la più elevata e culminante nel M. Vettore (2.478 m), la cui sommità è oltre il limite regionale ed appartiene alle Marche. Lo spartiacque di questo allineamento, dal M. Pizzuto (1.914 m) al M. Porche (2.235 m), rappresenta anche il confine amministrativo in questa sezione meridionale della regione.

La seconda dorsale inizia da M. Nerone (1.532 m), sempre in territorio marchigiano, e prosegue verso meridione con M. Catria (1.701 m), M. Cicco (1.566 m), M. Testagrossa (1.175 m), M. Penna (1.432 m) e M. Pennino (1.570 m). Muovendo ancora più a sud, si biforca in un ramo che mantiene andamento meridiano ed è individuato dai rilievi M. Brunette (1.425 m), M. Maggiore (1.428 m) e M. Aspra (1.577 m); l'altro, avente direzione sud-est, culmina nei monti Fema (1.575 m) o Cavallo (1.500 m). Nella parte terminale, tali due rami si continuano, interrotti dalla profonda incisione del F. Nera, verso i Sibillini e i Reatini. In questo settore umbro sud-orientale si osservano i contrasti morfologici più accentuati: da un lato le montagne, per lo più aspre e piuttosto elevate; dall'altro le conche, coltivate e popolate prevalentemente ai margini.

Procedendo verso ovest si incontra la terza dorsale, che nell'ultimo tratto ad est-nord-est delimita la conca di Gubbio. Formata dai rilievi dell'Alpe della Luna (1.454 m, in terra toscana), di M. Morine (868 m), di M. Valmeronte (978 m), di M. Fumo (869 m), di M. Serra Maggio (1.015 m) e di M. Calvo (983 m), presenta nel complesso cime meno elevate e a morfologia più blanda; caratteristiche, queste, an-

cor più marcate nella successiva piega eocenica, che si snoda sul versante sinistro del Tevere e prosegue nei monti Pascuccio (946 m), Urbino (836 m) e Subasio (1.290 m) fino a sud-est di Foligno, per poi raccordarsi con la seconda delle dorsali sopracitate.

Più discontinuo è il quinto allineamento, che divide la valle del Tevere dalla Val di Chiana; l'interruzione più evidente si osserva poco a sud di Perugia, in corrispondenza dell'innesto della Valle Umbra sulla Valle del Tevere. A nord del capoluogo i rilievi principali, allineati in senso meridiano, sono: M. Malbe (652 m), M. Tezio (961 m), M. Acuto (926 m) e M. Murlo (818 m); a sud si prosegue con i Monti Martani (M. Martano, 1.094 m) fino al M. Torre Maggiore (1.121 m), che a mo' di muraglia domina la conca ternana.

La dorsale più occidentale, di tipo subappenninico come la precedente, è individuabile ad ovest del Trasimeno e, più verso sud, si continua con il Montarale (854 m), con il massiccio del M. Peglia (837 m) e, dopo l'interruzione del solco del Tevere, con il M. Croce Serra (994 m) ed i monti di Amelia; questi ultimi, al di là della valle del Nera, si collegano con il M. S. Pancrazio (1.027 m) e con il M. Cosce (1.114 m), ormai appartenente alla catena sabina.

All'estremo margine occidentale, sulla destra idrografica del F. Paglia, il paesaggio si diversifica sconfinando, con i rilievi dell'Orvietano, nelle ultime propaggini delle aree vulcaniche laziali; qui si distende una spessa coltre di tufi quaternari che un lungo fenomeno erosivo ha frazionato mettendo a nudo le argille plioceniche sottostanti. Rimangono pertanto dei ripiani, placche lunghe e strette dai fianchi assai ripidi e soggetti a progressivi crolli e smottamenti; non pochi di tali particolari rilievi sostengono centri abitati (si pensi alla rupe di Orvieto). Può anche darsi il caso che il processo di denudazione abbia determinato la completa asportazione dello strato tufaceo: ne sono così risultati rilievi collinari argillosi incisi da una fitta rete di brevi fossi ai quali si deve la formazione di un tipico paesaggio calanchivo.

Per quanto concerne i caratteri altimetrici della montagna umbra, si osserva che poco numerose sono le cime al di sopra dei 1.200-1.300 m (l'altitudine media è di 1.280 m); la massima vetta, di 2.449 m s.m., è la Cima del Redentore, sul versante umbro del M. Vettore.

D'altro canto, diversi valichi intagliano le catene montuose, smorzandone il carattere di barriere naturali e consentendo più facili comunicazioni fra gli opposti versanti: Bocca Trabaria (1.049 m), Bocca Scerriola (730 m), Colle di Fossato (733 m), Colfiorito (821 m), Forca Canapina (543 m). Rimane tuttavia il fatto che la strettezza e la profondità dei solchi vallivi, ~~vale~~ e proprie gole in alcuni tratti, conferiscono ai rilievi caratteri talora marcatamente alpestri.

Le colline, prevalenti nella parte centro-occidentale della regione, si contrassegnano beninteso per una morfologia nel complesso più morbida che non quella della fascia montuosa orientale; ma, specie nelle aree più elevate dove una fitta trama di fossi e vallecole intaglia i poco coerenti terreni mamoso-arenacei o argillosi terziari, il frazionamento si mantiene e, con esso, il carattere d'una spiccata varietà paesaggistica.

Consequente ai movimenti tettonici che produssero il sollevamento-corrugamento appenninico fu la formazione di grandi conche allungate, insinuate fra le dorsali parallele (cioè in aree sinclinali, successivamente interessate da movimenti di sprofondamento per faglia), che vennero invase dalle acque: ne derivarono pertanto ampi bacini lacustri interni in età plioquaternaria (Villafranchiano, ovvero ultimo Pliocene-Quaternario), sul fondo dei quali andarono accumulandosi grandi quantità di detriti (fanghiglie, sabbie, ghiaie ecc.) che inglobarono abbondanti resti di flora e di fauna; il graduale colmamento li trasformò in pianure acquitrinose che, progressivamente bonificate, divennero fertili aree di coltivazione; sono tali conche, oggi, sede dei maggiori addensamenti di popolazione e delle più importanti attività produttive.

Di queste pianure fanno parte l'ampio fondovalle tiberino, la Valle Umbra e la conca di Terni, tutte originate dal riempimento dell'antico Lago Tiberino - questo, nel momento della sua massima estensione, doveva avere una superficie di circa 1800 kmq - corrispondente, appunto, all'attuale solco del Tevere da Sansepolcro fino a Todi (con diramazione nei pressi di Perugia verso Foligno-Spoleto) e, superata una stretta fra i Monti Martani e i monti di Amelia, al vasto bacino ternano. Si raggiungano le conche di Gubbio e di Gualdo Tadino, i bacini di Norcia e di Cascia, una parte della conca reatina, gli slarghi fondovallici dei maggiori fiumi.

Nella porzione settentrionale, piuttosto ampia e con caratteristiche di bacino intermontano, la prima di dette pianure si denomina "Valtiberina" e termina a Città di Castello; più a valle si restringe (l'ampiezza varia da 1 a 2 km) fino a Perugia, per poi riallargarsi raggiungendo 4-5 km. Nei pressi di Todi, il F. Tevere lascia la depressione e taglia la dorsale M. Peglia-M. Melezzole incidendo la stretta Gola del Forello, per poi incanalarsi in una sinclinale più occidentale. In più tratti il fiume divaga frequentemente e descrive meandri (che rovinose piene di tanto in tanto hanno distrutto o modificato), fiancheggiato da antichi terrazzi ed ondulazioni generate da azioni erosive sugli antichi depositi villafranchiani.

La conca di Terni è la meno elevata (circa 100 m s.m.). Di forma pressochè ellittica, con l'asse minore in senso meridiano lungo circa 5 km e quello maggiore tre volte tanto lungo la linea Terni-Narni, è molto ricca di acque; abbondano le sorgive, oltre alla massa d'acqua convogliata dal F. Nera che la percorre per tutta la lunghezza.

La conca più vasta è la Valle Umbra, raccordata al Tevere in corrispondenza della "soglia" di Torgiano. Si estende fino a Spoleto per circa 50 km, delimitata a nord-est dalla cupola calcarea del M. Subasio e dai monti di Spello-Trevi-Spoleto, mentre ad ovest la racchiudono colline marnoso-arenacee, con profili più morbidi. L'ampiezza oscilla da 8 a 10 km, l'altitudine media intorno ai 200 m. L'area settentrionale, corrispondente alla parte meno elevata, era invasa dalle acque ancora in tempi storici (*Lacus UMBER*, cui però, a sud della linea Foligno-Bevagna, si aggiungeva il *Lacus Clitorius*, che doveva presentarsi più come un insieme di paludi discontinue alimentate dalle acque dei fiumi Marroggia-Teverone-Clitunno); di definitiva sistemazione idraulica si potrà parlare solo nei primi decenni del secolo scorso. I fiumi che bagnano la Valle - Marroggia, Clitunno, Topino e Chiascio - convogliano nel Tevere le acque dell'Umbria centro-orientale.

Caratteristica morfologica della Valle Umbra, riscontrabile d'altronde anche nelle conche di Gualdo Tadino e di Gubbio, è la dissimmetria dei versanti: l'occidentale, costituito da modesti colli e morbide ondulazioni marnoso-arenacee, quello orientale con forme più aspre per il prevalere di rocce calcaree. La diversa natura geo-litologica, unita al fattore "esposizione", ha determinato contrasti di popolazione vegetale e di tipi di insediamento umano sugli opposti versanti. I centri abitati sono infatti prevalentemente ubicati sul fianco orientale calcareo, più asciutto e meglio esposto (a solatio), elevati rispetto alla pianura sottostante; ne offrono esempi le città di Gubbio, che si addossa alle pendici del M. Ingino, di Gualdo Tadino su uno sprone del M. Serrasanta, di Assisi, allungata su un contrafforte del M. Subasio; in pianura è Foligno, in posizione comunque lievemente rialzata su un conoide fossile. Sulla fascia pedemontana e di raccordo dello stesso versante nord-orientale, fino a circa 600-650 m trova ampia diffusione l'olivo, sfruttando un terreno detritico formato dalla disgregazione fisico-meccanica del calcare (localmente detto "renario") che mal si presterebbe ad altre colture. A quote superiori sono boschi cedui; non manca il leccio, che anzi si ritrova a formare boschi primigenii, come pure sono presenti aree di rimboschimento (talora con essenze alloctone). Sull'altro versante l'insediamento sparso compare assai più sovente e le coltivazioni sono più diversificate pur se largo spazio è concesso ai cereali. Più precario è l'equilibrio idrogeologico di questi terreni (marnosi o marnoso-argillosi), come talora lasciano intravedere i fenomeni di smottamento e di solifluzione conseguenti allo spiantamento delle tradizionali alberate.

Antichi bacini lacustri dovettero un tempo costituire il piano di S. Scolastica (o di Norcia) e il vicino bacino di Cascia, entrambe nella parte sud-orientale della regione. Il primo, più vasto con i suoi 18 kmq, presenta un andamento pressoché meridiano; lungo 7 e largo da 1 a 3 km, altimetricamente degrada da sud verso nord passando da quota 800 a 590 m; sui sedimenti fluvio-lacustri del fondo si levano due piccoli rilievi calcarei, il Poggio Valaccone e il Monte Mutaro, probabilmente emergenti a mò di isole dall'antico lago pliocenico. Bagnato abbondantemente da acque di risorgiva, fresche d'estate e relativamente tiepide d'inverno, ben si presta alla produzione delle foraggere — famose le "marcite" di Norcia, capaci di 7-10 sfalci all'anno —; le acque sono raccolte dal T. Pescia e quindi dal F. Sordo, affluente di destra del Corno. Quest'ultimo è il fiume che solca la piana di Cascia, di forma grossolanamente rotondeggiante, più piccola della precedente (raggio di circa 4-5 km) ma ad una altitudine maggiore (800 m). Ambedue le conche sono delimitate dagli aspri contrafforti dei Sibillini, i cui versanti boscosi — pur se qua e là privati dall'uomo dell'originaria copertura forestale nell'intento di guadagnare aree pascolive-prative e terreni agricoli nelle parti inferiori — procurano un netto contrasto con il fondo coltivato a seminativi.

All'estremità meridionale della regione si apre infine la conca di Piediluco, parzialmente occupata dalle acque dell'omonimo lago e geologicamente riconducibile al grande bacino reatino. La conca del Trasimeno, è un bacino residuo del vastissimo ex lago pliocenico della Val di Chiana; a settentrione e a levante la limitano la dorsale di M. Acuto-M. Tezio, verso occidente le basse colline di Chiusi. Infine, una stretta fondo valliva di ampie dimensioni, e da ricordare per la sua fertilità, è quella percorsa dal Paglia e dal F. Chiani suo affluente di sinistra.

Sulle aree sommitali dei rilievi calcarei, per lo più cupoliformi o comunque prive di marcate asperità morfologiche, e sugli altipiani che si aprono tra i monti della fascia orientale si riscontrano sovente fenomeni di erosione carsica (doline, inghiottitoi, polje, grotte). Le depressioni più ampie connesse a questo tipo di erosione e modellamento, pur se geneticamente impostate da movimenti tettonici, sono nel settore sud-orientale. Sull'altopiano di Colfiorito, fra M. Pennino e M. Cavallo, si distinguono sette "campi" carsici (di Colle Croce, Annifo, Arvello, Colfiorito, Padule, Cesi e Popola, Ricciano), inclinati da ovest ad est e con quote comprese tra 750-800 m. Separati da basse colline ed alcuni comunicanti tra loro (come nel caso dei piani di Annifo e di Colle Croce), sono contornati da antichi rilievi calcarei (Cretaceo) con frequenti affioramenti rocciosi, laddove non coperti da boschi e pascoli. Le acque sono smaltite da inghiottitoi, ma il più vasto — Piano Grande o del Casone — le riversa nel F. Chienti tramite un fosso-canale in parte scavato in galleria ("Botte dei Varani"). Il Padule (circa 135 ha) è l'unico piano ad essere costantemente invaso dalle acque. Il suo ecosistema si è rivelato di estrema importanza per la vegetazione palustre (potamogeti, miriofilli, tife ecc.) e per la fauna, stanziale e di passo (marzaiole, germani reali, folaghe, tuffetti ecc.) che in questo ambiente trova possibilità — notoriamente ormai rare — di sopravvivenza. Il Padule è stato pertanto inserito fra le aree umide di importanza internazionale (Convenzione di Ramsar, del 12.2.71) e protetto dalle speculazioni dei privati (estrazione di torba, prosciugamento a fini agricoli mediante ampliamento dell'inghiottitoio, caccia indiscriminata ai volatili migratori ecc.).

Di maggiori e spettacolari dimensioni è il complesso carsico che si apre, ai piedi u. Vettore nella superba cornice dei M. Sibillini, sui "piani" di Castelluccio: Piano Grande, Pian Piccolo, Pian Perduto e Piano Quarto S. Lorenzo (gli ultimi due in territorio marchigiano). Il Piano Grande, a quota 1.270 m, occupa un'area di circa 17 kmq, di forma ellissoidale allungata per 8 km circa; in un profondo inghiottitoio termina il Fosso dei Mergani, dove vanno a raccogliersi le acque piovane e di scioglimento delle nevi. Verso sud-est si continua nel Piano Piccolo (2 kmq), a quota maggiore (1.350 m). Sul Piano Grande domina l'abitato di Castelluccio, eretto sull'altipiano che lo divide dal Piano Perduto, così denominato giacché in età medievale il Comune di Norcia lo perdette in guerra contro i Visconti.

L'anarchia orografica e morfologica si riflette nel mosaico dei suoli. In una ripartizione largamente approssimata, questi lasciano distinguere una fascia montagnosa calcarea poco fertile (terreni di natura detritica, brecciosi e assai permeabili come il cosiddetto "renaro") da un ampio settore occidentale argilloso-arenaceo più idoneo alle colture; ricchi suoli alluvionali occupano infine i fondi dei bacini plio-quadernari d'origine fluvio-lacustre.

Una minaccia alla stabilità dei versanti, con conseguenti danni ad abitati e colture, è rappresentata dalle frane, fenomeno frequente nei tufi vulcanici e sui terreni pliocenici lacustri (Todi, Perugia), per lo più da spiegare con la presenza di sabbie argillose imbibite d'acqua che slittano su argille impermeabili. Al fine di prevenire o frenare tali dissesti l'uomo su più aree ha effettuato notevoli lavori di sistemazione dei pendii (ciglionamenti), purtroppo non sempre efficaci.

Una calamità piuttosto frequente è rappresentata inoltre dai terremoti, violenti in particolar modo in Valnerina e ai margini delle conche intermontane (lungo le linee di faglia). Rovinosi furono soprattutto quelli degli anni 1457 (Città di Castello), 1465 (Gubbio), 1791 (Foligno); i più violenti che si ricordino in Valnerina sono quelli del 1328 (che distrusse molte "ville" e castelli causando la morte di circa 5.000 persone), del 1599, 1703, 1730, 1859 e quello più recente del 1979.

Le acque

a) i fiumi

Se è vero che il territorio umbro, quasi completamente compreso nell'alto e medio bacino del Tevere, trova nell'idrografia forse l'unico elemento fisico-geografico unificatore (alle varie definizioni date all'Umbria potremmo così aggiungere quella di "regione del Tevere"), vanno d'altra parte sottolineate le molteplici diversità nei caratteri propri dei corsi d'acqua, in stretta relazione con la natura litologica e con la conformazione dei rilievi.

Nelle conche solitamente si riversano più fiumi, instaurando un reticolo talora complesso che ne spiega i difficili tentativi di sistemazione idraulica nei secoli passati; le caratteristiche idrologiche fondamentali dei corsi (portata, coefficiente di deflusso, regime) cambiano poi notevolmente passando dalla destra alla sinistra idrografica della grande asta collettrice del Tevere, tra l'altro invocata da storici, economisti, linguisti ecc. quale elemento divisorio per spiegare l'antica e conflittuale dualità instauratasi fin da tempo etrusco tra la parte occidentale e quella orientale abitata dagli Umbri.

I fiumi che scendono dai monti orientali, più copiosi e con bacino più ampio, hanno portate più abbondanti e costanti; i tributari di destra, defluenti su terreni scarsamente permeabili (marmoso-argillosi) e ricadenti in aree meno piovose, hanno regime spiccatamente torrentizio, risultando pressochè asciutti in estate.

Il F. Tevere nasce in Romagna alle pendici del M. Fumaiolo, ma entra in territorio umbro dopo un percorso di soli 35 km attraverso le propaggini orientali dei rilievi della Toscana. Il dislivello in questo primo tratto è veramente marcato, passando da quota 1.268 m, a cui si trova la sorgente, ai 300 m circa della Valtiberina umbra (dunque con una pendenza media del 30%). In territorio umbro, invece, il valore diminuisce notevolmente, abbassandosi allo 1,2%; ne è chiaro indizio la formazione di ampie anse lungo vari tratti, come nei pressi di Pierantonio, Ponte Valleceppi, Deruta, Casalina, Fratta Todina ecc.

Nei pressi di Città di Castello la portata è modesta (14 mc/sec. a Santa Lucia) ed influenzata dal regime pluviale; il fiume ha ancora carattere torrentizio. Più a valle gli apporti di alcuni affluenti ne ingrossano la portata, ma non sensibilmente nei primi chilometri: si tratta infatti soltanto di torrenti, quali il Nèstore alto e il Niccone da destra, il T. Assino da sinistra. I primi due corsi, piuttosto brevi, scendono lungo basse dorsali marmoso-arenacee impermeabili, tipiche di gran parte del versante in destra idrografica, e risultano pressochè asciutti in estate; il T. Assino, che drena invece le acque della sezione settentrionale della conca di Gubbio confondendole con quelle del Tevere poco a valle di Umbertide, ha bacino più ampio ma ciò nonostante mantiene un regime sostanzialmente torrentizio.

Poco a sud di Perugia il fiume si ingrossa sensibilmente — la portata è di 51 mc/sec. a Ponte Nuovo, a qualche chilometro da Deruta — ricevendo l'apporto del F. Chiascio, al quale sono convogliate le acque della Valle Umbra e dunque del sistema fluviale Topino-Timia-Marroggia-Clitunno (quest'ultimo celebre per le sue Fonti, sorgenti carsiche di acque che al punto di scaturigine formano un limpidissimo e suggestivo laghetto).

Dell'ampio bacino idrografico del Chiascio, che si origina dai rilievi dell'Umbria di nord-est, fanno parte i torrenti Saonda e Rasina, provenienti rispettivamente dalle conche di Gubbio e di Gualdo Tadino; allo sbocco in pianura il Chiascio scorre ai piedi di Assisi, per piegare poi verso ovest e confluire così nel Tevere.

Il tratto iniziale del fiume si svolge proprio fra la dorsale facente capo a detto rilievo e quella del M. Subasio, in direzione pressochè meridiana. Alle alluvioni fluviali si deve la costruzione dell'ampio e piatto conoide su cui, così pare, venne fondato il nucleo originario di Foligno. Poco a monte della città è la confluenza del Menotre, fiume a regime carsico, principalmente alimentato dalla copiosa sorgente di Rasi-glia.

Nei pressi di Marsciano giunge il contributo di un altro torrente di destra, il Nestore basso; il suo corso è lungo una cinquantina di km e ne è tributario il T. Caina verso cui, tramite un emissario artificiale, defluiscono le acque del Lago Trasimeno.

In prossimità di Todi, assunta direzione sud-ovest, il Tevere si inoltra profondamente tra i compatti calcari della dorsale del M. Peglia; il solco vallivo si restringe via via e forma infine la già menzionata Gola del Forello, al cui sbocco si ha chiara visione del vasto lago artificiale generato dalla diga di Corbara.

Al riaprirsi della valle il corso devia nuovamente, questa volta con una brusca piega verso sud-est, lasciando i rilievi vulcanici dell'Orvietano. In corrispondenza di detta curva la portata si arricchisce delle acque del più importante affluente di destra, il F. Paglia (86 km, bacino 1.320 kmq), a sua volta ingrossato da quelle del Chiani che un tempo drenava le acque della Valdichiana e dei laghi di Chiusi e di Montepulciano (dal XVIII sec. le acque di questi due bacinetti sono state artificialmente convogliate verso l'Arno, così che il Chiani ha subito una diminuzione di portata accentuando il suo regime torrentizio). Pur considerando il sistema Paglia-Chiani quale maggiore affluente di destra del Tevere, l'apporto idrico nel periodo estivo è esiguo per le frequenti e forti magre.

La portata, che nei pressi di Baschi supera ormai i 70 mc/sec., aumenta notevolmente dopo la confluenza con il F. Nera così da sfiorare i 190 mc/sec. L'apporto del Nera è determinante per il Tevere che, dopo aver percorso fin qui circa 240 km (60% della lunghezza totale) ed essersi ingrossato con le acque di circa metà del suo bacino (8.426 kmq, pari al 49% di quello totale), conserva purtuttavia caratteristiche torrentizie. In effetti, i terreni prevalentemente impermeabili che caratterizzano larga parte del bacino prima di detto punto di confluenza non favoriscono l'immagazzinamento delle acque piovane e provocano anzi piene improvvise nelle piovose stagioni autunnale e invernale; l'evaporazione, e ancor più la diffusa pratica dell'irrigazione lungo tutta la valle aggravano gli effetti del regime di magra nella stagione calda, non potendosi qui contare, come sulle terre più permeabili dei bacini del Chiascio-Topino e loro affluenti, su sorgenti copiose e di portata pressochè costante.

La situazione dunque muta con il F. Nera (116 km, bacino di 4.280 kmq), la cui portata abbondante e relativamente costante lo fa paragonare a un qualche fiume alpino. In realtà le rocce calcaree idrovore predominanti sull'intero bacino (85%) assicurano una circolazione sotterranea con un loro funzionamento in tutto simile a "spugne": immagazzinano cioè le acque, che restituiranno lentamente nell'arco dell'anno. Il Nera, fiume marchigiano a considerarne i rami sorgentizi (presso Castel S. Angelo), ha non pochi ed importanti tributari: dai Monti Tibillini scende l'Usita, dalla valle assai stretta e pittoresca per la ripidità dei versanti che per un lungo tratto si avvicinano formando una gola; dal M. Terminillo proviene poi il Corno, cui si uniscono le acque del breve ma copioso F. Sordo (dal Piano di Santa Scolastica); poco a valle di Triponzo, dove appunto confluisce il Corno, in destra idrografica giunge il tributo del F. Vigi (da nord di Verchiano); infine, a qualche chilometro da Terni, il Velino precipita nel Nera superando l'imponente salto della celebre Casca-

ta delle Marmore: spettacolo "a tempo", oggi, essendo captate le acque dalla Società Terni per la produzione di energia idroelettrica. Con un bacino ampio circa 2.300 kmq ed un regime nel complesso abbastanza regolare, il Velino è capace di raddoppiare la portata del Nera.

Scorrendo in un alveo angusto e profondo, il Nera costeggia l'abitato di Terni; poi il letto si amplia, attraversa la piana di Narni (la portata media annua è qui di 90 mc/sec.) e presso Orte, proprio al confine con il Lazio dopo un percorso "umbro" di 210 km, si unisce al Tevere: la portata risulta così doppia (189 mc/sec.) e soprattutto ne è regolarizzata.

b) *le sorgenti*

I massicci calcarei dell'Umbria orientale e meridionale fungono dunque da immensi e preziosi serbatoi idrici; la circolazione sotterranea che li interessa, comune un pò a tutte le zone carsiche, ha termine laddove le acque vengono a contatto con strati impermeabili e riaffiorano dando origine a sorgenti conseguentemente senza marcate escursioni di portata oltre che assai copiose, in definitiva tra le più grandi esistenti nella regione. Molto importanti sono quelle a monte di Gualdo Tadino (La Rocchetta), nei pressi di Nocera Umbra (Bagnara), di Foligno (Capodacqua, Rasi-glia, Sassovivo), di Trevi (Fonti del Clitunno) e di Spoleto; notevoli sono anche le scaturigini nell'alveo del Nera e nella gola di Narni, lungo l'alveo del Corno e del Sordo, o ancora alle pendici dei Monti Martani e sui fianchi del M. Subasio.

Numerose e di rilevante importanza economica sono poi le sorgenti di acque minerali, in gran parte da annoverare come "oligominerali", ovvero povere di sali e dunque particolarmente leggere. Si ricorderanno la sorgente acidulo-alcalina di Sangemini alle falde dei Monti Martani e, non lontano, quelle bicarbonato-calciche di San Faustino, di Furapane e dell'Amerino lungo la valle del Naja. Nei pressi di Nocera Umbra, alle pendici del Monte Pennino, si trovano le sorgenti Angelica e Cacciatore, di lontana e meritata fama. La prima di queste sgorga in località Bagni di Nocera, toponimo che ricorda la presenza di uno stabilimento termale attualmente non più utilizzato a questo scopo. Acque sulfuree e ferruginose scaturiscono lungo la Valle del Nera, nella gola di Narni e nei pressi di Orvieto; le più famose in tal senso restano tuttavia quelle in località Fontecchio, presso Città di Castello (qui uno stabilimento ne sfrutta le proprietà curative per la terapia delle malattie cutanee, reumatiche e del ricambio). A breve distanza da Triponzo è l'unica sorgente termominerale umbra, con acque sulfuree a 31°C già utilizzate alla fine del secolo scorso in uno stabilimento poi per lunghi anni abbandonato ma oggetto di recenti lavori di ripristino.

c) *i laghi*

Ai margini dell'area centro-occidentale dell'Umbria si distende il più grande lago dell'Italia peninsulare, il Trasimeno. Di forma rotondeggiante ma interrotta da promontori (particolarmente prominenti quelli di Monte del Lago e di Castiglione, che si fronteggiano rispettivamente ad est e ad ovest), lo specchio lacustre è movimentato dalla presenza di tre piccole isole: la Polvese (64,4 ha) la Maggiore (23,2 ha) e la Minore (6,4 ha). Il bacino imbrifero non è molto vasto (395 kmq) per essere la linea spartiacque piuttosto vicina, da 1 a 6 km, alle sponde del lago (si allontana invece maggiormente verso nord-ovest e sud-ovest, in corrispondenza dei bacini dei torrenti Tresa, Rio Maggiore e Maranzano). Le acque coprono una superficie di circa 128 kmq e presentano una profondità massima di 6 m in un'area centrale assai ristretta; non pochi dati idrologici tuttavia sono stati suscettibili di variazioni nel corso dei tempi perchè il Trasimeno, non potendo contare su apporti fluviali di qualche consistenza e privo altresì di un emissario naturale, è andato conseguentemente soggetto a notevoli oscillazioni di livello in stretto rapporto agli andamenti stagionali delle piogge.

Discussa ne è ancora l'origine, su cui tuttavia svolsero di certo un ruolo determinante movimenti distensivi del corrugamento appenninico all'inizio del Quaternario medio. Le acque dovevano allora defluire a sud-ovest, verso il solco dell'attuale T. Chiani; nel periodo seguente altri movimenti epirogenetici ne sollevarono il margine occidentale, trasformandolo in lago chiuso.

I danni e i disagi derivanti dalle variazioni del livello acqueo spinsero la popolazione rivierasca ad interventi che si tradussero in modifiche dell'ambiente naturale. Già in epoca romana venne costruito un emissario artificiale, per la cui ostruzione le acque ripresero però ad esondare per vari secoli. Nel 1421-22 Braccio Fortebraccio da Montone, signore di Perugia, fece costruire nello stesso luogo un nuovo emissario, noto come *La Cava*, ma senza raggiungere lo scopo (lo prova il fatto che dopo soli 70 anni si pensò di deviare in Valdichiana i torrenti Tresa e Rio Maggiore, limitando così l'apporto di acque verso il lago). Nessun provvedimento si dimostrò risolutivo finché, nel 1896-98, non si realizzò un nuovo emissario (quello attuale), a breve distanza comunque da quello bracciano, con un percorso sotterraneo di 896 m prima di confluire nel T. Caina. Si assicurò così una regolazione degli eccessi di livello, pur se le escursioni rimanevano sui 50-60 cm con evidenti disagi per gli agricoltori proprietari dei terreni prossimi alle sponde ("pedate").

Nella seconda metà degli anni '50, per la scarsità delle precipitazioni il livello risultava invece eccezionalmente basso (2,68 m sotto la soglia dell'emissario) e la massima profondità non superava i 3 m. Ormai quasi palude, per il lago si profilavano i dannosi effetti di un avanzato processo di eutrofizzazione. La soluzione più idonea, esclusa l'alternativa del prosciugamento, fu di convogliare le acque dai torrenti Tresa, Rio Maggiore, Maiano e Maranzano tramite il canale detto "dell'Anguillara". Pur sempre soggetto a variazioni di livello, date le irregolarità degli apporti idro-meteorologici, il Trasimeno può oggi contare su una più efficace regolamentazione, con vantaggi per le attività primarie della pesca e dell'agricoltura ma con positivi afflussi anche sul turismo, settore cui si è dato forte impulso potenziando le strutture ricettive (alberghi, campeggi ecc.). E in tal senso si sfruttano anche le due isole maggiori (la Minore è ancora interamente di proprietà privata): l'isola Polvese, acquistata dall'Amministrazione Provinciale e servita dai battelli della Società di Navigazione del Trasimeno, ospita colonie di bambini e anziani nel periodo estivo. Un borgo pittoresco, permanentemente abitato, richiama turisti all'isola Maggiore, su cui si leva anche il Castello Isabella, appartenuto alla nobile famiglia dei Guglielmi (di recente è passato in proprietà al Comune di Tuoro, che intende ristrutturarlo e aprirlo al pubblico).

Di gran lunga più piccolo del precedente, ad una decina di chilometri in linea d'aria a est-sud-est di Terni, si trova il lago di Piediluco (1,5 kmq), in una depressione piuttosto allungata, profonda (max. 19 m) e variamente articolata. Limitato da rilievi con versanti alquanto ripidi, il bacino imbrifero è ampio 74 kmq, meno allargato ad ovest e a sud dove lo spartiacque corre prossimo al lago sulle basse colline che lo separano dal bacino del Velino. Attualmente, afflussi e deflussi del lago sono regolati artificialmente così da permetterne lo sfruttamento per la produzione di energia elettrica, unitamente alle acque del Velino e del Nera; infatti al lago arrivano le acque captate al Nera-Corno-Vigi ed immesse in una condotta quasi tutta in galleria; lo scarico avviene nel Velino tramite un grande canale di circa 400 m di lunghezza.

Gli altri laghi, di dimensioni trascurabili, sono solo sul fondo di qualche dolina (avvallamento su terreni calcarei derivato dalla dissoluzione del carbonato di calcio operata dalle acque meteoriche), dunque di forma rotondeggiante e privi di emissari; ne offre un noto esempio il Laghetto di Firenzuola, sui Monti Martani, non di rado però completamente asciutto. Assai più vasto è il già citato Padule di Colfiorito; numerosi altri, prosciugati o svuotatisi per un processo naturale, erano nell'alto bacino del Corno.

Un laghetto può ritenersi anche quello formato dalle già citate Fonti del Clitunno, ambita mèta turistica per la suggestività dell'ambiente naturale, reso ancor più ameno da numerosi pioppi, salici piangenti e varie idrofite.

Tra i bacini artificiali si potrebbero innanzitutto menzionare quelli, quasi tutti di assai modeste dimensioni, rappresentati dai numerosi laghetti collinari (circa 450) costruiti a scopo irriguo con iniziale grande entusiasmo degli agricoltori; molti di essi, troppo rapidamente riempiti dai materiali alluvionali marnoso-argillosi che spesso ne costituiscono il piccolo bacino imbrifero, risultano oggi inutilizzabili e, al pari delle case e dei poderi, hanno conosciuto l'abbandono dell'uomo. Il maggior invaso artificiale è quello di Corbara-Baschi (capacità totale 207 milioni di mc, solo per circa la metà utilizzabili), costruito dalla Società Idroelettrica Umbra negli anni



Lago artificiale di Corbara. La diga, lunga 641 m, è stata realizzata parte in terra (225 m) e parte in calcestruzzo (416 m).

i 1959-62 sbarrando il Tevere qualche chilometro a valle della Gola del Forello con una imponente diga a gravità (641 m di lunghezza, di cui 416 in calcestruzzo e 225 in terra). Il bacino alimenta la centrale idroelettrica di S. Lorenzo sfruttando un dislivello di 60,8 m e la massa d'acqua, che può raggiungere anche i 201 mc/sec., viene restituita al Tevere poco dopo, a sud di Baschi. La quantità d'acqua reimpressa nel fiume può essere tale che si è resa necessaria anche la costruzione, più a valle, del bacino artificiale di Alviano (3,84 kmq, capacità di 4 milioni di mc) con funzione di "polmone", per smaltire gli eccessi. L'abbondanza delle torbide portate dal Tevere, anche a causa dei terreni marnoso-argillosi che ne formano il bacino su estese aree, va contribuendo al parziale innalzamento del fondo dell'invaso.

Uno sbarramento costruito lungo il corso del T. Marroggia ha determinato un altro invaso artificiale, noto col nome di "Lago di Firenzuola" o "di Arezzo". Capace di 6.500.000 mc d'acqua, serve per l'irrigazione (vi è comunque permessa la pesca sportiva) e ben inteso per la regolazione delle escursioni di portata del torrente, noto nei secoli scorsi per i danni provocati in pianura da rovinose piene ed esondazioni.

Infine, va ricordato che è in avanzata fase di realizzazione, pur se accompagnata da critiche e numerose interruzioni per gli interventi di enti protezionistici ed organismi regionali, una enorme diga sul F. Chiascio in località Coccorano, circa 3 km a monte di Valfabbrica; la capacità dell'invaso, costruito a scopo irriguo, sarà di circa 145 milioni di mc.

Tabella B (Art. 16) - Elenco Strade e Ferrovie

Gruppo 1

- 1.1 - A1
- 1.2 - E45: da innesto su Terni-Orte a confine regionale
- 1.3 - (Orte) San Liberato-Terni (Rieti)
- 1.4 - S.S./3: da Terni/S. Carlo-Spoleto-Foligno-Gualdo Tadino-Osteria del Gatto
- 1.5 - S.S./75: Foligno-Perugia/Collestrada-innesto su E45
- 1.6 - Raccordo autostradale: Perugia/Ponte S. Giovanni-Passignano-A1
- 1.7 - Branca-Gubbio-Cantiano-innesto su S.S./3

Gruppo 2

- 2.1 - S.S./3: Osteria del Gatto-Ponte Riccioli
- 2.2 - E45 Pian D'Assino-Gubbio
- 2.3 - (Arezzo) - S. Giustino-innesto su E45
- 2.4 - (Ancona) - Valico di Fossato-Osteria del Gatto-Branca-Schifanoia-Valfabbrica-Pianello-innesto su S.S./75
- 2.5 - S.S./77: (Macerata) - Colfiorito-Foligno-innesto sulla S.S./3
- 2.6 - Spoleto-Acquasparta
- 2.7 - (Ascoli) - Galleria di Forca Canapine-Norcia-S. Anatolia di Narco-Galleria Forca di Cerro-Spoleto-innesto su S.S./3

Gruppo 3

- 3.1 - Umbertide-Tuoro
- 3.2 - Perugia-Piegara-Moiano-Chiusi
- 3.3 - Piegara-Monteleone d'Orvieto-Fabro-A1
- 3.4 - (Cortona) - innesto sulla Perugia-A1-Castiglione del Lago-Moiano-innesto sulla Perugia-Chiusi
- 3.5 - Piegara-Città della Pieve
- 3.6 - Magione-Castiglione del Lago con bretella su Moiano
- 3.7 - Perugia-Marsciano-Fratte Todina-Todi
- 3.8 - Corciano/Ellera-S. Martino in Colle-Torgiano-Bettona-Cannara-Bevagna con bretella su Bettona-S. Maria degli Angeli e Cannara-S.S./75
- 3.9 - Foligno-Bevagna-Todi-Baschi-Orvieto
- 3.10 - Spoleto-Bastardo
- 3.11 - (Muccia-Visso)-Triponzo-innesto sulla Norcia-Spoleto
- 3.12 - S. Anatolia di Narco-Terni
- 3.13 - S.S./3: Terni-Narni con bretella su Maratta (Terni-Orte)
- 3.14 - Amelia-Narni
- 3.15 - Narni-Otricoli-A1 con bretella su Nera-Montoro
- 3.16 - Orvieto-Baschi-Corbara-E45

Ferrovie

- Foligno-Terontola (Firenze)
- Orte-Falconara
- M.U.A.
- Terni-Rieti
- Perugia-Chiusi

Le carte geografiche rappresentano graficamente una parte della superficie terrestre, mettendo in evidenza le caratteristiche morfologiche; politiche, economiche, climatiche, turistiche ecc.

Si hanno così:

- carte fisiche, che danno particolare risalto alla orografia e alla idrografia del territorio, evidenziando cioè con particolari accorgimenti cromatici e grafici catene montuose, valli, fiumi, laghi, andamento costiero e profondità delle acque lacuali e marine;
- carte politiche, che rappresentano particolarmente la distribuzione degli Stati, delle Regioni, delle Province e dei Comuni, dando l'esatta collocazione delle città e di tutti gli altri centri abitati, che vengono a loro volta distinti a seconda della grandezza, della funzione politica e della popolazione;
- carte economiche, che rappresentano particolarmente la distribuzione dei prodotti agricoli, industriali e minerari;
- carte stradali, che evidenziano la rete stradale di una determinata Regione, dando anche risalto a tutti quegli elementi geografici che possano risultare particolarmente utili agli automobilisti.

Esistono inoltre diversi altri tipi di carte geografiche quali quelle turistiche, quelle geologiche, meteorologiche, antropiche ecc.

Elemento essenziale di una carta geografica per la sua lettura è la scala, cioè il rapporto tra le distanze lineari rappresentate nella carta e quelle reali. Essa è espressa con una divisione, nella quale la prima cifra, o dividendo, è sempre 1; ed indica la grandezza naturale del territorio rappresentato.

Scale

La seconda cifra, o divisore, varia nei diversi tipi di carta ed indica quante volte la regione rappresentata è stata rimpicciolita nella carta. Così, volendo misurare in una carta stradale che abbia una scala di 1:200.000, la distanza fra due centri abitati, basterà moltiplicare per 200.000 la distanza rilevata sulla carta con un decimetro. Se, ad esempio, tale distanza sarà di dieci centimetri, quella reale sarà di Km. 20 (cm. 10 per 200.000 = Km. 20).

Le carte stradali adottano scale diverse; quelle più particolareggiate hanno scale che vanno da 1:200.000 a 1:500.000. A tale proposito si tenga presente che la rappresentazione di una determinata regione è tanto più ricca di particolari quanto minore è il divisore della scala.

Nelle carte stradali sono raffigurate con particolare cura le strade, che vengono distinte in relazione alla loro importanza e categoria. Così le autostrade possono essere indicate con una striscia rossa più larga; le altre strade con doppie linee di differente spessore e larghezza a seconda che si tratti di strade di grandi comunicazioni, di strade statali ovvero di interesse regionale o provinciale, o, infine di strade ordinarie. Il fondo stradale viene rappresentato con tratto continuo colore uniforme, generalmente rosso o arancione, se in buone condizioni, con colore bianco o a tratti bianchi e rossi se in cattive condizioni oppure senza rivestimento anti polvere.

Carte stradali

Le strade in costruzione sono generalmente indicate con doppie linee tratteggiate. Anche le pendenze sono spesso evidenziate con colori convenzionali oppure con piccole frecce disegnate sul fondo stradale, più o meno ravvicinate tra loro o con la punta rivolta verso la direzione in salita. Il dislivello fra due o più località può essere inoltre rilevato dalle quote spesso indicate in corrispondenza dei centri abitati, dei passi o dei valichi. Le distanze fra i centri abitati o fra crocevia sono espresse in chilometri, prendendo come punti di partenza e di arrivo particolari segnali, rappresentati in genere da piccoli cerchi o triangoli stampati in rosso.

Tutte le carte topografiche e stradali sono dotate di una tavola nella quale sono rappresentati i segni convenzionali usati nella carta per indicare i confini di Stato, di Regione, di Comune, i diversi tipi di strade, i ca-

valcavia, i sottopassaggi, i ponti, le gallerie, i centri abitati (che vengono distinti con segnali e con caratteri di diversa grandezza in relazione alla loro importanza sia politica che turistica e alla loro estensione), le ferrovie e le stazioni ferroviarie, i passi, i valichi, le distanze fra le varie località, le quote di altitudine ed ogni altro particolare di interesse automobilistico, turistico e storico.

L'utilità delle carte stradali è certamente evidente nella programmazione e scelta di un trasporto. Infatti a seconda delle caratteristiche del trasporto e del veicolo che si ha a disposizione, può rivestire grande importanza la scelta di un itinerario piuttosto che di un altro. In tale scelta si dovranno considerare sia la lunghezza totale del percorso, sia la presenza o meno di salite delle quali occorrerà conoscere il più possibile pendenza massime e lunghezza, sia la possibilità di più o meno facile attraversamento di centri urbani. Si dovrà inoltre tener conto dei fattori climatici stagionali e della altitudine massima raggiunta dall'itinerario prescelto; infine sarebbe bene, se possibile, assumere informazioni sullo stato delle strade e della loro transitabilità anche agli effetti di feste locali, fiere...

Al fine poi di un rapido e sicuro orientamento durante il viaggio, occorre disporre sia di carte a grande scala (cioè che rappresentano su una tavola di ridotte dimensioni una intera regione o nazione), sia di carte a piccola scala che meglio illustrano la viabilità anche di strade secondarie e minori.

Le prime infatti danno l'idea della direttrice da seguire e dei centri che contraddistinguono l'itinerario stesso in modo tale da poter reperire sulla segnaletica stradale (talora non completa e sufficiente sugli itinerari minori) le necessarie informazioni direzionali.

*Corretto uso
della carte*

CAPITOLO II

- **Regolamentazione dei servizi stradali per i viaggiatori**
- **Accesso alla professione e suo esercizio**

LEGGE 15 gennaio 1992, n. 21.
(G.U. n. 18 del 23.01.1992)

Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

**IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
PROMULGA**

La seguente legge:

Art. 1

Autoservizi pubblici non di linea

1. Sono definiti autoservizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto collettivo od individuale di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei, e che vengono effettuati, a richiesta dei trasportati o del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.
2. Costituiscono autoservizi pubblici non di linea:
 - a) il servizio di taxi con autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale;
 - b) il servizio di noleggio con conducente e autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale.

Art. 2

Servizio di taxi

1. Il servizio di taxi ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad una utenza indifferenziata; lo stazionamento avviene in luogo pubblico; le tariffe sono determinate amministrativamente dagli organi competenti, che stabiliscono anche le modalità del servizio; il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale.
2. All'interno delle aree comunali o comprensoriali di cui al comma 1 la prestazione del servizio è obbligatoria. Le regioni stabiliscono idonee sanzioni amministrative per l'inosservanza di tale obbligo.
3. Il servizio pubblico di trasporto di persone espletato con natanti per il cui stazionamento sono previste apposite aree e le cui tariffe sono soggette a disciplina comunale è assimilato, ove possibile, al servizio di taxi, per cui non si applicano le disposizioni di competenza dell'autorità marittima portuale o della navigazione interna, salvo che per esigenze di coordinamento dei traffici di acqua, per il rilascio delle patenti e per tutte le procedure inerenti alla navigazione e alla sicurezza della stessa.

Art. 3

Servizio di noleggio con conducente.

1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la sede del vettore, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio. Lo stazionamento dei mezzi avviene all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.

Art. 4
Competenze regionali.

1. Le regioni esercitano le loro competenze in materia di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e nel quadro dei principi fissati dalla presente legge.
2. Le regioni, stabiliti i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative attuative di cui al comma 1, al fine anche di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale.
3. Nel rispetto delle norme regionali, gli enti locali delegati all'esercizio delle funzioni amministrative di cui al comma 1 disciplinano l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea a mezzo di specifici regolamenti, anche uniformati comprensorialmente per ottenere una maggiore razionalità ed efficienza.
4. Presso le regioni e i comuni sono costituite commissioni consultive che operano in riferimento all'esercizio del servizio e all'applicazione dei regolamenti. In dette commissioni è riconosciuto un ruolo adeguato ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale e alle associazioni degli utenti.
5. Per le zone caratterizzate da intensa conurbazione le regioni possono stabilire norme speciali atte ad assicurare una gestione uniforme e coordinata del servizio, nel rispetto delle competenze comunali.
6. Sono fatte salve le competenze proprie nella materia delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e Bolzano.

Art. 5
Competenze comunali.

1. I comuni, nella predisporre i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, stabiliscono:
 - a) il numero ed il tipo dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio;
 - b) le modalità per lo svolgimento del servizio;
 - c) i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio di taxi;
 - d) i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e della autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggi con conducente.

Art. 6
Ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea.

1. Presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura è istituito il ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea.
2. E' requisito indispensabile per l'iscrizione nel ruolo il possesso del certificato di abilitazione professionale previsto dall'ottavo e dal nono comma dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'articolo 2 della legge 147 febbraio 1974, n. 62 e successivamente modificato

dall'articolo 2 della legge 18 marzo 1988, n. 111, e dall'articolo 1 della legge 24 marzo 1988, n. 112.

3. L'iscrizione nel ruolo avviene previo esame da parte di apposita commissione regionale che accerta i requisiti di idoneità all'esercizio del servizio, con particolare riferimento alla conoscenza geografica e toponomastica.
4. Il ruolo è istituito dalle regioni entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Entro lo stesso termine le regioni costituiscono le commissioni di cui al comma 3 e definiscono i criteri per l'ammissione nel ruolo.
5. L'iscrizione nel ruolo costituisce requisito indispensabile per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.
6. L'iscrizione nel ruolo è altresì necessaria per prestare attività di conducente di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea in qualità di sostituto del titolare della licenza o dell'autorizzazione per un tempo definito e/o un viaggio determinato, o in qualità di dipendente di impresa autorizzata al servizio di noleggio con conducente o di sostituto a tempo determinato del dipendente medesimo.
7. I soggetti che, al momento dell'istituzione del ruolo, risultino già titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono iscritti di diritto nel ruolo.

Art. 7 **Figure giuridiche.**

1. I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, al fine del libero esercizio della propria attività, possono:
 - a) essere iscritti, nella qualità di titolari di impresa artigiana di trasporto, all'albo delle imprese artigiane previsto dall'articolo 5 della legge 8 agosto 1985, n. 443;
 - b) associarsi in cooperative di produzione e lavoro, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva, ovvero in cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione;
 - c) associarsi in consorzio tra imprese artigiane ed in tutte le altre forme previste dalla legge;
 - d) essere imprenditori privati che svolgono esclusivamente le attività di cui alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 1.
2. Nei casi di cui al comma 1 è consentito conferire la licenza o l'autorizzazione agli organismi ivi previsti e rientrare in possesso della licenza o dell'autorizzazione precedentemente conferita in caso di recesso, decadenza od esclusione dagli organismi medesimi.
3. In caso di recesso dagli organismi di cui al comma 1, la licenza o l'autorizzazione non potrà essere trasferita al socio conferente se non sia trascorso almeno un anno dal recesso.

Art. 8 **Modalità per il rilascio della licenza e delle autorizzazioni**

1. La licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing del veicolo o natante, che possono gestirle in forma singola o associata.

2. La licenza e l'autorizzazione sono riferite ad un singolo veicolo o natante. Non è ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo di più licenze per l'esercizio del servizio di taxi ovvero il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. E' invece ammesso il cumulo, in capo ad un medesimo soggetto, di più autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. E' inoltre ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, ove eserciti con natanti. Le situazioni difformi devono essere regolarizzate entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.
3. Per poter conseguire l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità di una rimessa o di un pontile di attracco presso i quali i veicoli o i natanti sostano e sono a disposizione dell'utenza.
4. L'aver esercitato servizio di taxi in qualità di sostituto alla guida del titolare della licenza per un periodo di tempo complessivo di almeno sei mesi, ovvero essere stato dipendente di una impresa di noleggio con conducente per il medesimo periodo, costituisce titolo preferenziale ai fini del rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi o dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

Art. 9

Trasferibilità delle licenze.

1. La licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono trasferite, su richiesta del titolare, a persona dallo stesso designata, purché iscritta nel ruolo di cui all'articolo 6 ed in possesso dei requisiti prescritti, quando il titolare stesso si trovi in una delle seguenti condizioni:
 - a) sia titolare di licenza o di autorizzazione da cinque anni;
 - b) abbia raggiunto il sessantesimo anno di età;
 - c) sia divenuto permanentemente inabile o inidoneo al servizio per malattia, infortunio o per ritiro definitivo della patente di guida.
2. In caso di morte del titolare la licenza o l'autorizzazione possono essere trasferite ad uno degli eredi appartenenti al nucleo familiare del titolare, qualora in possesso dei requisiti prescritti, ovvero possono essere trasferite, entro il termine massimo di due anni, dietro autorizzazione del sindaco, ad altri, designati dagli eredi appartenenti al nucleo familiare del titolare, purché iscritti nel ruolo di cui all'articolo 6 ed in possesso dei requisiti prescritti.
3. Al titolare che abbia trasferito la licenza o l'autorizzazione non può essere attribuita altra per concorso pubblico e non può esserne trasferita altra se non dopo cinque anni dal trasferimento della prima.

Art. 10

Sostituzione alla guida.

1. I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi possono essere sostituiti temporaneamente alla guida del taxi da persone iscritte nel ruolo di cui all'articolo 6 e in possesso dei requisiti prescritti:
 - a) per motivi di salute, inabilità temporanea, gravidanza e puerperio;
 - b) per chiamata alle armi;
 - c) per un periodo di ferie non superiore a giorni trenta annui;
 - d) per sospensione o ritiro temporaneo della patente di guida;
 - e) nel caso di incarichi a tempo pieno sindacali o pubblici elettivi.

2. Gli eredi minori del titolare di licenza per l'esercizio del servizio di taxi possono farsi sostituire alla guida da persone iscritte nel ruolo di cui all'articolo 6 ed in possesso dei requisiti prescritti fino al raggiungimento della maggiore età.
3. Il rapporto di lavoro con il sostituto alla guida è regolato con un contratto di lavoro a tempo determinato secondo la disciplina della legge 18 aprile 1962, n. 230. A tal fine l'assunzione del sostituto alla guida è equiparata a quella effettuata per sostituire lavoratori assenti per i quali sussista il diritto alla conservazione del posto, di cui alla lettera b) del secondo comma dell'articolo 1 della citata legge n. 230 del 1962. Tale contratto deve essere stipulato sulla base del contratto collettivo nazionale di lavoratori dello specifico settore o, in mancanza, sulla base del contratto collettivo nazionale di lavoratori di categorie similari. Il rapporto con il sostituto alla guida può essere regolato anche in base ad un contratto di gestione per un termine non superiore a sei mesi.
4. I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi e di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente possono avvalersi, nello svolgimento del servizio, della collaborazione di familiari, semprechè iscritti nel ruolo di cui all'articolo 6, conformemente a quanto previsto dall'articolo 230-bis del codice civile.
5. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge il regime delle sostituzioni alla guida in atto deve essere uniformato a quello stabilito dalla presente legge.

Art. 11

Obblighi dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi e di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

1. I veicoli o natanti adibiti al servizio di taxi possono circolare e sostare liberamente secondo quanto stabilito dai regolamenti comunali.
2. Il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio sono effettuati con partenza dal territorio del comune che ha rilasciato la licenza per qualunque destinazione, previo assenso del conducente per le destinazioni oltre il limite comunale o comprensoriale, fatto salvo quanto disposto dal comma 5 dell'articolo 4.
3. Nel servizio di noleggio con conducente, esercito a mezzo di autovetture, è vietata la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico nei comuni ove sia esercito il servizio di taxi. E' tuttavia consentito l'uso delle corsie preferenziali e delle altre facilitazioni alla circolazione previste per i taxi e altri servizi pubblici.
4. Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso le rispettive rimesse.
5. I comuni in cui non è esercito il servizio di taxi possono autorizzare i veicoli immatricolati per il servizio di noleggio con conducente allo stazionamento su aree pubbliche destinate al servizio di taxi.
6. I comuni, ferme restando le attribuzioni delle autorità competenti in materia di circolazione negli ambiti portuali, aeroportuali e ferroviari, ed in accordo con le organizzazioni sindacali di categoria dei comparti del trasporto di persone, possono, nei suddetti ambiti, derogare a quanto previsto dal comma 3, purché la sosta avvenga in aree diverse da quelle destinate al servizio di taxi e comunque da esse chiaramente distinte, delimitate e individuate come rimessa.
7. Il servizio di taxi, ove esercito, ha comunque la precedenza nei varchi prospicienti il transito dei passeggeri.

Art. 12

Caratteristiche delle autovetture.

1. Le autovetture adibite al servizio di taxi sono munite di tassametro omologato, attraverso la sola lettura del quale è deducibile il corrispettivo da pagare.
2. L'esistenza di ogni eventuale supplemento tariffario è portata a conoscenza dell'utenza mediante avvisi chiaramente leggibili posti sul cruscotto dell'autovettura.
3. Le autovetture adibite al servizio di taxi portano sul tetto un contrassegno luminoso con la scritta "taxi".
4. Ad ogni autovettura adibita al servizio di taxi sono assegnati un numero d'ordine ed una targa con la scritta in nero "servizio pubblico" del tipo stabilito dall'ufficio comunale competente.
5. Le autovetture adibite al servizio di noleggio con conducente portano, all'interno del parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore, un contrassegno con la scritta "noleggio" e sono dotate di una targa posteriore recante la dicitura "NCC" inamovibile, dello stemma del comune che ha rilasciato l'autorizzazione e di un numero progressivo.
6. Il Ministro dei trasporti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce con proprio decreto l'obbligo di adottare un colore uniforme per tutte le autovetture adibite al servizio di taxi immatricolate a partire dal 1° gennaio successivo alla data di pubblicazione del decreto medesimo.
7. A partire dal 1° gennaio 1992 i veicoli di nuova immatricolazione adibiti al servizio di taxi o al servizio di noleggio con conducente dovranno essere muniti di marmitte catalitiche o di altri dispositivi atti a ridurre i carichi inquinanti. Tali dispositivi sono individuati con apposito decreto del Ministro dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 13 **Tariffe.**

1. Il servizio di taxi e di noleggio con conducente sono accessibili a tutti i soggetti portatori di handicap.
2. I comuni, nell'ambito dei regolamenti di cui all'art. 5, dettano norme per stabilire specifiche condizioni di servizio per il trasporto di soggetti portatori di handicap, nonché il numero e il tipo di veicoli già esistenti da attrezzare anche al trasporto di soggetti portatori di handicap di particolare gravità, in attuazione della legge 30 marzo 1971, n. 118, e del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384.
3. Nei comuni di minori dimensioni, determinati per ogni provincia dalla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, previo parere del competente ufficio compartimentale o provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in base ai criteri della popolazione, della estensione territoriale e dell'intensità del movimento turistico, di cura o di soggiorno, le autovetture adibite al servizio di taxi sono esonerate dall'obbligo del tassametro. E' inoltre consentito che le autovetture immatricolate per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente siano utilizzate anche per l'esercizio del servizio di taxi.
4. Restano salve le agevolazioni fiscali previste dalla legislazione statale e le altre agevolazioni previste da provvedimenti adottati dalle regioni.

Art. 15 **Abrogazione di norme.**

1. Sono abrogate tutte le disposizioni incompatibili con la presente legge.

2. I regolamenti comunali in vigore devono essere resi conformi alle norme della presente legge entro due anni dalla data della sua entrata in vigore.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

LEGGE REGIONALE 14 giugno 1994, n. 17.

Norme per l'attuazione della legge 15 gennaio 1992, n. 21 in materia di trasporto di persone mediante mezzi di trasporto pubblici non di linea.

Il Consiglio regionale ha approvato.

Il Commissario del Governo ha apposto il visto.

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE PROMULGA
La seguente legge:

Art. 1.
(Regolamenti comunali).

1. I Comuni predispongono, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, i regolamenti comunali per il servizio di taxi con autovettura, motocarrozzetta e veicoli a trazione animale e per il servizio di noleggio con conducente di autovettura, motocarrozzetta e veicoli a trazione animale in conformità a quanto previsto dall'art. 5 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, tenuto conto:
 - a) dell'entità della popolazione del territorio comunale e di quella parziale residente nei vari nuclei dipendenti;
 - b) della distanza del comune e delle frazioni del capoluogo di provincia dalla più vicina stazione ferroviaria, nonché della distanza delle frazioni tra di loro e dal comune centro;
 - c) della frequenza, della destinazione, nonché della capienza dei mezzi di trasporto pubblico;
 - d) dei servizi effettuati dalle ferrovie dello Stato e dalle ferrovie commissariali governative e dagli autoservizi di linea nel territorio comunale;
 - e) delle attività turistiche, commerciali, industriali, artigianali, culturali e sociali, che si svolgono nel comune e nelle zone limitrofe.
2. I Comuni predispongono i regolamenti comunali per il servizio di taxi con natanti e per il servizio di noleggio di natanti con conducenti in conformità a quanto previsto dall'art. 5 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, tenuto conto:
 - a) della frequenza dei servizi pubblici di linea effettuati nei territori comunali;
 - b) della domanda dell'utenza e della capienza dei mezzi di trasporto pubblico;
 - c) della disponibilità di strutture di attracco;
 - d) della competenza dell'Amministrazione della navigazione interna, ai sensi e per gli effetti dell'art. 56 del R.D. 30 marzo 1942, n. 327.
3. Le Province competenti per territorio approvano entro novanta giorni dal ricevimento i regolamenti comunali. Trascorso tale termine i regolamenti si intendono approvati.

Art. 2
(Commissione consultiva regionale).

1. La Regione istituisce la commissione consultiva regionale, di cui al comma 4 dell'art. 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21.
2. La commissione consultiva regionale è composta da:
 - a) l'assessore regionale ai trasporti o suo delegato che la presiede;
 - b) un esperto di discipline giuridiche ed amministrative designato dalla Giunta regionale;

- c) un rappresentante degli Uffici provinciali della motorizzazione civile;
 - d) un rappresentante dell'Unione Province italiane;
 - e) un rappresentante dell'Unione regionale Camere di commercio dell'Umbria;
 - f) un rappresentante di ciascuna delle seguenti associazioni: FITA-CNA, Confartigianato - Trasporti e Lega cooperative;
 - g) un rappresentante delle Organizzazioni sindacali dei trasporti;
 - h) un rappresentante dell'Associazione nazionale Comuni d'Italia;
 - i) due rappresentanti delle Associazioni degli utenti maggiormente rappresentative a livello regionale.
3. La Commissione è costituita con decreto del Presidente della Giunta regionale, accertata la sussistenza dei requisiti previsti per la designazione dei componenti. La commissione si intende validamente costituita con la designazione di almeno metà dei componenti. La commissione dura in carica il periodo della legislatura regionale.
4. In sede di prima applicazione la commissione è costituita entro quarantacinque giorni dall'entrata in vigore della presente legge. In via ordinaria la commissione è costituita entro quarantacinque giorni dall'avvio di ciascuna legislatura.
5. Le funzioni di segreteria sono svolte da un dipendente regionale dell'Ufficio viabilità e trasporti.

Art. 3.

(Commissione consultiva comunale)

1. La commissione consultiva comunale, di cui al comma 4 dell'art. 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, è istituita entro i termini di cui al comma 4 del precedente articolo.

Art. 4.

(Commissione provinciale per la formazione e la conservazione dei ruoli)

1. Ciascuna Provincia costituisce la Commissione provinciale per la formazione e la conservazione dei ruoli di cui all'art. 6, comma 3, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, la quale:
- a) valuta la regolarità delle domande per l'iscrizione nel ruolo e procede all'accertamento dei requisiti indicati all'art. 6;
 - b) verifica, alla scadenza di ogni quinquennio la sussistenza dei requisiti di cui all'art. 6 comma 1, lettere a), b), c), d), e), f), g), nei soggetti iscritti nel ruolo di cui all'art. 5;
 - c) accerta mediante apposito esame l'idoneità professionale dei candidati;
 - d) redige l'elenco degli aventi diritto all'iscrizione nel ruolo e lo trasmette alle Camere di commercio competenti per territorio.
2. La commissione provinciale è composta da:
- a) un dirigente dell'Ufficio viabilità e trasporti, che la presiede, nominato dalla Provincia;
 - b) un esperto nel settore nautico designato dalla Provincia;
 - c) un rappresentante delle Camere di commercio dell'Umbria;
 - d) un rappresentante degli uffici provinciali della Motorizzazione civile;
 - e) un rappresentante dell'Associazione nazionale Comuni d'Italia;
 - f) un rappresentante dell'Unione Province italiane;
 - g) tre esperti in discipline giuridiche ed amministrative designati dalle Associazioni FITA-CNA, Confartigianato - Trasporti e Lega cooperative;
3. I componenti della commissione durano in carica per il periodo della durata in carica del Consiglio Provinciale e possono essere sostituiti in ogni momento per iniziativa dell'ente e dell'associazione che li ha designati.

4. In sede di prima applicazione la commissione è costituita entro quarantacinque giorni dall'entrata in vigore della presente legge. In via ordinaria la commissione è costituita entro quarantacinque giorni dall'avvio di ciascuna legislatura.
5. Fino alla costituzione della predetta commissione nei termini di cui al precedente comma, rimane in funzione la commissione istituita con decreto del Presidente della Giunta regionale del 21 luglio 2000, n. 138.
6. Le funzioni di segreteria sono svolte da un funzionario della Provincia.

Art. 5.

(Istituzione del ruolo regionale dei conducenti dei veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea)

1. E' istituito presso ogni Camera di commercio ai sensi dell'art. 6, comma 1, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, il ruolo dei conducenti dei veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea.
2. Il ruolo si articola nelle seguenti sezioni:
 - a) conducenti di autovetture;
 - b) conducenti di motocarrozze;
 - c) conducenti di natanti;
 - d) conducenti di veicoli a trazione animale.
3. E' ammessa l'iscrizione in più sezioni del ruolo nella medesima provincia.
4. L'iscrizione a ruolo è subordinata al pagamento a favore della Camera di commercio, competente per territorio, dei diritti di segreteria di cui alla legge 27 febbraio 1978, n. 49.

Art. 6.

(Requisiti per l'iscrizione nel ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea)

1. Ai fini dell'iscrizione nel ruolo di cui all' art. 5 l'aspirante deve dimostrare:
 - a) assenza di carichi pendenti;
 - b) assenza di condanne che comportino l'interdizione dai pubblici uffici;
 - c) assenza di provvedimenti di revoca di precedenti autorizzazioni o licenze, di cui alla presente legge;
 - d) non appartenenza ad associazioni di tipo mafioso, di cui alla legge 19 marzo 1990, n. 55;
 - e) assolvimento dell'obbligo scolastico;
 - f) possesso dell'abilitazione professionale di cui all'art. 116, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'iscrizione alle sezioni riservate ai conducenti di autovetture e motocarrozze;
 - g) possesso del titolo professionale, di cui al decreto del Ministero dei trasporti 5 febbraio 1986, per l'iscrizione alla sezione riservata ai conducenti di natanti;
 - h) di non aver superato i 60 anni per le sezioni riservate ai conducenti di autovetture, motocarrozze e natanti, ovvero gli anni 70 per la sezione riservata ai conducenti di veicoli a trazione animale.
 - i) di essere residente in uno dei Comuni della regione Umbria.

Art. 7

(Modalità per l'iscrizione nel ruolo)

1. L'iscrizione nel ruolo avviene previo esame di idoneità da parte della commissione provinciale di cui all'art. 4. L'aspirante deve presentare alla commissione provinciale domanda su carta legale con firma autenticata nella quale sono indicate le generalità, la residenza, la cittadinanza, il codice fiscale, nonché il titolo di studio posseduto. Alla domanda è allegata la documentazione comprovante il possesso dei requisiti di cui all'art. 6.
2. Il certificato di iscrizione al ruolo è rilasciato dalla Camera di commercio competente territorialmente.

Art. 8.
(Materie d'esame).

1. L'esame di idoneità di cui all'art. 7 consiste nella soluzione di domande a quiz a risposte multiple sulle seguenti materie:
 - a) nozioni di geografia fisica e stradale dell'Umbria e delle regioni limitrofe, nonché toponomastica della regione Umbria;
 - b) regolamentazione dei servizi stradali per viaggiatori;
 - c) regole per l'accesso alla professione e suo esercizio;
 - d) norme per il collaudo, l'immatricolazione, nonché la manutenzione dei veicoli, anche ai fini della tutela dell'ambiente;
 - e) disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in materia di circolazione, sicurezza della circolazione, prevenzione degli incidenti;
 - f) provvedimenti da prendere in caso di incidenti;
 - g) norme comportamentali nei confronti dell'utenza portatrice di handicap.

Art. 9.
(Sospensione, revoca e decadenza dell'autorizzazione e della licenza).

1. I Comuni procedono alla sospensione, alla revoca e alla decadenza delle licenze o autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'art. 8, comma 1, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, nei casi e con le modalità di cui ai commi 2, 3, 4 e 5.
2. La licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono sospese per un periodo non superiore a 6 mesi qualora il titolare:
 - a) contravvenga agli obblighi stabiliti dalla legge, dai regolamenti e dal provvedimento di autorizzazione e di licenza;
 - b) sostituisca abusivamente altri nel servizio fuori dai casi previsti all'art. 10, commi 1 e 2 della legge 15 gennaio 1992, n. 21;
 - c) interrompa il servizio senza giustificato motivo;
 - d) non applichi le tariffe in vigore.
3. La licenza e l'autorizzazione sono revocate qualora il titolare, nei confronti del quale sia stato già irrogato un provvedimento di sospensione, ponga nuovamente in essere altro comportamento inadempitivo ricompreso tra quelli indicati al comma 2.
4. L'atto con cui viene accertata o rilevata la sussistenza delle condizioni e dei presupposti per l'adozione di un provvedimento di sospensione o di revoca è comunicato all'interessato entro 60 giorni dall'accertamento del comportamento inadempitivo, con termine di 30 giorni per la presentazione di controdeduzioni. L'Amministrazione si pronuncia in via definitiva entro i successivi 30 giorni con provvedimento motivato da notificare all'interessato.

5. La perdita di uno dei requisiti prescritti per il rilascio dell'autorizzazione e della licenza, ovvero la messa in liquidazione nei casi previsti dalla legge, comportano la decadenza dei relativi provvedimenti, da dichiararsi nei modi e nei tempi di cui al comma 4.

Art. 10.

(Sanzioni amministrative per il servizio di taxi).

1. L'inosservanza da parte del titolare della licenza di taxi o del suo sostituto di quanto previsto dall'art. 2, comma 2 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, è punita con la sospensione dal servizio di giorni trenta.
2. Per la sospensione di cui al comma 1 provvedono i Comuni con il procedimento di cui al comma 5 dell'art. 9 della presente legge.

Art. 11.

(Norma transitoria).

1. Per l'iscrizione di diritto nel ruolo dei soggetti di cui all'art. 6, comma 7, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, si fa riferimento alla deliberazione regionale 3 marzo 1993, n. 884, pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione, n. 15 del 31 marzo 1993.

La presente legge è dichiarata urgente ai sensi dell'art. 127 della Costituzione e dall'art. 69, comma 2 dello Statuto regionale ed entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

La presente legge regionale sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione dell'Umbria.

Art. 12.

1. Le funzioni delegate con la presente legge alle Province sono finanziate mediante lo stanziamento definito annualmente con legge di bilancio sul Cap. 3126, denominato "Contributo regionale agli enti locali nelle spese di funzionamento per l'esercizio della delega in materia di servizi pubblici di trasporto regionale".

*modificazioni apportate dalla legge regionale n. 4 del 15 gennaio 2001 "Modificazioni ed ulteriori integrazioni della legge regionale 14 giugno 1994, n.17 - Norme per l'attuazione della legge 15 gennaio 1992, n.21 in materia di trasporto di persone mediante mezzi di trasporto pubblici non di linea."

Modifica apportata dalla legge regionale 3 marzo 2000, n.15"

REGOLAMENTO PER L'ISCRIZIONE AL RUOLO DEI CONDUCENTI DI VEICOLI O NATANTI ADIBITI A SERVIZI PUBBLICI NON DI LINEA.

1. Oggetto del Regolamento

1. Il presente regolamento, in attuazione a quanto previsto dalla legge regionale 14 giugno 1994, n. 17 e sue successive modificazioni ed integrazioni, disciplina i criteri per l'ammissione e le modalità di espletamento dell'esame di idoneità ai fini dell'iscrizione al ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ai seguenti servizi:

- a) servizio di taxi e noleggio con conducente, effettuato con autovettura;
- b) servizio di taxi e noleggio con conducente, effettuato con motocarozzetta;
- c) servizio di taxi e noleggio con conducente, effettuato con veicoli a trazione animale;
- d) servizio di taxi e noleggio con conducente, effettuato con natante.

2. Idoneità all'esercizio dell'attività

1. L'idoneità all'esercizio dell'attività di conducente di veicoli adibiti ai servizi elencati al punto precedente è attestata dall'iscrizione all'apposito ruolo istituito presso la Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura di Terni in attuazione a quanto disposto dall' art. 5 comma 1 della legge regionale n. 17/94.

2. L'iscrizione al ruolo è consentita a coloro che:

- a) sono cittadini italiani, ovvero di un paese dell'Unione Europea, ovvero di altro paese purché in possesso di regolare permesso di soggiorno;
- b) sono di età non inferiore a 18 anni e non superiore a 60 anni;
- c) hanno assolto l'obbligo scolastico;
- d) sono residenti in uno dei Comuni della regione Umbria;

ed avviene previa verifica del possesso dei requisiti di idoneità morale e professionale di cui al successivo art. 3, secondo criteri e modalità disciplinate dal presente Regolamento.

3. L'iscrizione al ruolo è necessaria per:

- 1) conseguire la licenza per l'esercizio del servizio di taxi o l'autorizzazione all'esercizio del servizio di noleggio con conducente;
- 2) prestare attività di conducente di veicoli adibiti a servizi pubblici non di linea in qualità di sostituto del titolare della licenza o dell'autorizzazione per un tempo definito e/o un viaggio determinato;
- 3) prestare attività di conducente di veicoli adibiti a servizi pubblici non di linea in qualità di dipendente di impresa autorizzata al servizio di noleggio con conducente;
- 4) prestare attività di conducente di veicoli adibiti a servizi pubblici non di linea in qualità di sostituto a tempo determinato del dipendente di impresa autorizzata al servizio di noleggio con conducente.

3. Requisiti di idoneità.

Ai fini dell'iscrizione nel ruolo di cui all'art. 5 della L.R. 17/94 gli aspiranti devono dimostrare il possesso dei seguenti requisiti:

1. Requisiti di idoneità morale, soddisfatti in presenza delle seguenti condizioni:

- a) assenza di carichi pendenti;
- b) non aver riportato una condanna per contravvenzione che comporti la pena accessoria della sospensione dall'esercizio della professione;
- c) non risultare sottoposto, sulla base di un provvedimento esecutivo, ad una delle misure di prevenzione previste dalla vigente normativa:
 - sorveglianza speciale;
 - divieto di soggiorno in uno o più comuni e province;
 - obbligo di soggiorno nel comune di residenza o dimora abituale;
- d) non abbia subito, in qualità di datore di lavoro, l'applicazione di qualunque sanzione comunque comminata, per omesso o insufficiente versamento degli oneri previdenziali o assistenziali.

Il requisito dell'idoneità morale, qualora inizialmente posseduto, viene meno qualora l'interessato riporti una condanna o sia sottoposto ad un provvedimento tra quelli sopra indicati;

Il venire meno del requisito dell'idoneità morale comporta la cancellazione dal ruolo per gli iscritti, salvo i casi in cui è prevista la sospensione.

2. Requisiti di idoneità professionale, soddisfatti al verificarsi delle seguenti condizioni:

- 1) possesso della patente e del certificato di abilitazione professionale necessario alla guida dei veicoli impiegati nei diversi tipi di servizi, secondo lo schema seguente:
 - a) per l'iscrizione alla sezione dei conducenti nei servizi di taxi e noleggio con conducente svolto con autovettura è necessario il possesso di patente di guida della categoria B o superiore e di certificato di abilitazione professionale del tipo KB o superiore;
 - b) per l'iscrizione alla sezione dei conducenti nei servizi di taxi e noleggio con conducente svolto con motocarozzetta è necessario il possesso di patente di guida della categoria A o superiore e di certificato di abilitazione professionale del tipo KA o superiore;
 - c) per l'iscrizione alla sezione dei conducenti nei servizi di taxi e noleggio con conducente svolto con veicoli a trazione animale è necessario il possesso di patente di guida;
 - d) per l'iscrizione alla sezione dei conducenti nei servizi di taxi e noleggio con conducente svolto con natanti è necessario il possesso di patente nautica.
- 2) superamento dell'esame di idoneità all'esercizio dell'attività di conducente di veicoli adibiti a servizi pubblici non di linea, articolato per sezioni.

4. Modalità per l'ammissione all'esame di idoneità per l'iscrizione al ruolo.

1. Chi intende sostenere l'esame di idoneità per essere iscritto al ruolo deve presentare domanda alla Provincia di Terni, utilizzando i moduli appositamente predisposti dal Servizio Trasporti.

2. Nella domanda è fatto obbligo agli aspiranti di dichiarare, sotto la loro personale responsabilità e nelle forme previste dalla legge n. 15/68 e successive modificazioni:

- a) le proprie generalità, la data e il luogo di nascita, il codice fiscale, la cittadinanza, il possesso di regolare permesso di soggiorno ove richiesto, la residenza e il domicilio presso il quale devono, ad ogni effetto, essere inoltrate eventuali comunicazioni;
 - c) di aver assolto gli obblighi scolastici;
 - d) di possedere i requisiti di idoneità morale indicati all'art. 3 punto 1).;
 - e) di possedere i requisiti professionali di cui all'art. 3 punto 2), necessari ad esercitare l'attività di conducente dei veicoli adibiti al servizio per il quale è richiesta l'iscrizione a ruolo, indicando chiaramente gli estremi della patente e del certificato di abilitazione professionale;
- alla domanda andrà allegata una fotocopia del documento d'identità;
3. Per l'ammissione all'esame gli aspiranti dovranno effettuare un versamento di L. 125.000, effettuato presso la Tesoreria Provinciale – Cassa di Risparmio Terni e Narni e la relativa quietanza, nella cui causale dovrà essere specificato l'esame per il quale la tassa è stata versata, dovrà essere allegata alla domanda di ammissione.

4. Le certificazioni relative all'assolvimento dell'obbligo scolastico, al possesso dei requisiti di idoneità morale e professionale e dell'eventuale permesso di soggiorno possono essere assolte, anche dopo il superamento dell'esame, mediante presentazione dei documenti originali presso il Servizio Trasporti oppure mediante trasmissione di copia conforme autenticata. Gli interessati dopo il superamento dell'esame dovranno inoltre produrre una fototessera e la ricevuta di un versamento di L. 60.000 effettuato sul c/c n. 11050051 a favore della Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura di Terni.

5. Commissione Provinciale per la formazione e la conservazione dei ruoli.

1. Ai sensi dell' art. 4 della legge regionale n.17/94 la Provincia di Terni provvede alla costituzione della Commissione Provinciale per la formazione e la conservazione del ruolo dei conducenti dei veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea, con la seguente composizione:

Presidente:

- il Dirigente del Servizio Mobilità e Trasporti della Provincia di Terni;

Componenti:

- un esperto nel settore nautico designato dalla Provincia;
- un rappresentante dell'Ufficio Provinciale della Motorizzazione Civile Trasporti in Concessione di Terni;
- un rappresentante della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Terni;
- tre esperti in discipline giuridiche ed amministrative designati dalle Associazioni di categoria: FITA-CNA, Confartigianato - Trasporti e Lega delle Cooperative;
- un rappresentante dell'Unione delle Province italiane;
- un rappresentante dell'Associazione Nazionale dei Comuni italiani

2. In caso di assenza o impedimento del Presidente, le relative funzioni sono svolte da un componente individuato dalla Commissione nel proprio seno.

3. Le funzioni di Segretario della Commissione sono svolte da un dipendente dell'Amministrazione Provinciale - Settore Trasporti, designato, unitamente ad un supplente, con determinazione dirigenziale.

In caso di assenza od impedimento del Segretario le mansioni di segreteria sono svolte dal supplente.

4. I componenti della Commissione restano in carica per il periodo della durata del Consiglio Provinciale e possono essere sostituiti per iniziativa dell'Ente od Organizzazione designante: la sostituzione avviene con deliberazione della Giunta Provinciale. In caso di dimissioni volontarie, esse sono recepite con deliberazione della Giunta Provinciale, contestualmente alla nomina del nuovo componente titolare o supplente.

5. La Commissione ha sede presso l'Amministrazione Provinciale di Terni

6. Ai componenti della Commissione, ivi compreso il Segretario e ad esclusione del Dirigente del Servizio Mobilità e Trasporti, spetta un gettone di presenza onnicomprensivo determinato in L. 100.000 per seduta d'esame;

7. Il Segretario della Commissione deve provvedere alla convocazione almeno 5 giorni prima di ogni seduta, con comunicazione a mezzo lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, telegramma, telefax o posta elettronica. Nei casi di urgenza tale termine può essere ridotto a 48 ore.

8. Per la validità di ciascuna seduta è necessaria la presenza di almeno cinque componenti effettivi della Commissione.

6. Compiti della Commissione Provinciale.

1. La Commissione Provinciale provvede a:

- ◆ valutare la regolarità delle domande e ad accertare il possesso dei requisiti ai fini dell'ammissione all'esame di idoneità per l'iscrizione al ruolo;
- ◆ espletare l'esame secondo i criteri e le modalità stabilite dal presente regolamento;
- ◆ determinare l'esito finale, redigendo i relativi elenchi;
- ◆ effettuare la conservazione del ruolo.

2. Nel rispetto della normativa vigente, per quanto non previsto esplicitamente nel presente Regolamento, la Commissione può determinare criteri e modalità operative con propria decisione, assunta a seguito di votazione favorevole della maggioranza dei componenti.

7. Attività della Commissione.

1. La Commissione si riunisce, di norma, con cadenza semestrale e, comunque, ogni qualvolta il Presidente ne rilevi l'opportunità in relazione alle domande pervenute, (almeno dieci);

2. Le domande di ammissione all'esame di idoneità per l'iscrizione al ruolo, pervenute alla Segreteria, sono valutate dalla Commissione ai fini dell'accertamento della regolarità e del possesso dei requisiti prescritti.

3. In caso di documentazione insufficiente, la Commissione può disporre l'integrazione della medesima attraverso apposita richiesta, mediante lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, determinando altresì la data entro la quale la documentazione mancante debba essere prodotta, pena la non ammissione all'esame.

4. In caso di accertata insussistenza di uno o più requisiti, la Commissione esclude il candidato dall'ammissione all'esame di idoneità, con motivato parere.

5. In caso di non ammissione all'esame la Commissione ne dà comunicazione all'interessato, con la medesima procedura prevista per la comunicazione dell'ammissione.

6. La Segreteria comunica la data dell'esame agli ammessi a mezzo lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, da inviare all'indirizzo indicato nella domanda, con data di spedizione anteriore di almeno 15 giorni rispetto al giorno fissato per l'esame.

8. Modalità di effettuazione dell'esame di idoneità e di redazione degli elenchi.

1. L'esame viene svolto presso l'Amministrazione Provinciale e consiste nello svolgimento di una prova scritta su quesiti a risposta multipla e verte sulle materie di seguito elencate:

- > norme in materia di circolazione stradale;
- > nozioni elementari di diritto, regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico non di linea;
- > norme per il collaudo, l'immatricolazione, nonché la manutenzione dei veicoli, anche ai fini della tutela ambientale e della prevenzione degli incidenti stradali;
- > norme e criteri di comportamento relativamente al trasporto pubblico di soggetti portatori di handicap;
- > regolamenti comunali e norme provinciali per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico non di linea;
- > nozioni di toponomastica e geografia del territorio provinciale;
- > elementari cognizioni di primo soccorso e nozioni comportamentali in caso di incidente stradale.

3. La Commissione, prima dell'inizio della seduta d'esame, predispone almeno tre elenchi di domande a risposte multiple pertinenti alle materie d'esame, ciascuno con 20 quesiti, fissando il tempo a disposizione dei candidati per lo svolgimento della prova. Prima dell'inizio della prova uno degli aspiranti, designato dagli altri presenti nella sala, procederà al sorteggio dell'elenco oggetto della prova d'esame. Durante lo svolgimento della prova scritta, è vietato ai concorrenti di comunicare tra loro, verbalmente o per iscritto e di mettersi in relazione con altri, salvo che con i membri della commissione, per motivi attinenti alle modalità di svolgimento della prova. Sono esclusi dall'esame - previa decisione della commissione, adottata, motivatamente, seduta stante e verbalizzata - i candidati che siano risultati in possesso di appunti, manoscritti, libri o pubblicazioni di qualunque specie.

4. L'esame è superato dai candidati che abbiano risposto senza errori ad almeno 15 quesiti.

5. Di ogni seduta della commissione il segretario redige processo verbale. I verbali, sottoscritti dai Componenti della Commissione, sono rimessi al Servizio Trasporti che curerà, previa presa d'atto della Giunta Provinciale, la trasmissione degli elenchi degli idonei alla Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura di Terni per l'iscrizione a ruolo dei candidati risultati idonei.

9. Revisione del ruolo.

1. Il ruolo è soggetto a revisione quinquennale, al fine di accertare d'ufficio, in capo alla totalità degli iscritti, la permanenza dei requisiti.

2. Gli iscritti al ruolo sono tenuti a segnalare tempestivamente alla Provincia di Terni e alla Camera di Commercio ogni variazione dei dati iniziali di iscrizione e l'eventuale perdita temporanea o definitiva di alcuno dei requisiti che consentono l'iscrizione al ruolo.

Le annotazioni che non danno luogo ad emanazione di provvedimento (es. variazione del domicilio) sono registrate a cura della Camera di Commercio senza necessità di alcun atto da parte della Provincia.

3. Si procede altresì alla revisione di carattere straordinario, nel caso in cui venga segnalata, dalle competenti autorità, la perdita temporanea o definitiva da parte di un iscritto di alcuni dei requisiti necessari per ottenere l'iscrizione.

4. In relazione all'accertamento della perdita temporanea o definitiva di alcuno dei requisiti d'iscrizione, la Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura di Termini provvede, su segnalazione della Provincia, alla sospensione od alla cancellazione dal ruolo.

Approvato dal Consiglio Provinciale
nella seduta del 19 Aprile 2001
con atto n. 78

"Nuovo codice della strada", decreto legisl. 30 aprile 1992 n. 285, aggiornato con decreto legisl. 10 sett. 1993 n. 360, d.P.R. 19 apr. 1994 n. 575, decreto legisl. 4 giugno 1997 n. 143, d.m. 22 dic. 1998.

TITOLO III - DEI VEICOLI

Capo III - VEICOLI A MOTORE E LORO RIMORCHI

Sezione II - DESTINAZIONE ED USO DEI VEICOLI

Art. 82. *Destinazione ed uso dei veicoli.*

1. Per destinazione del veicolo s'intende la sua utilizzazione in base alle caratteristiche tecniche.
2. Per uso del veicolo s'intende la sua utilizzazione economica.
3. I veicoli possono essere adibiti a uso proprio o a uso di terzi.
4. Si ha l'uso di terzi quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione. Negli altri casi il veicolo si intende adibito a uso proprio.
5. L'uso di terzi comprende:
 - a) locazione senza conducente;
 - b) servizio di noleggio con conducente e servizio di piazza (taxi) per trasporto di persone;
 - c) servizio di linea per trasporto di persone;
 - d) servizio di trasporto di cose per conto terzi;
 - e) servizio di linea per trasporto di cose;
 - f) servizio di piazza per trasporto di cose per conto terzi.
6. Previa autorizzazione dell'ufficio della Direzione generale della M.C.T.C., gli autocarri possono essere utilizzati, in via eccezionale e temporanea, per il trasporto di persone. L'autorizzazione è rilasciata in base al nulla osta del prefetto. Analoga autorizzazione viene rilasciata dall'ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. agli autobus destinati a servizio di noleggio con conducente, i quali possono essere impiegati, in via eccezionale secondo direttive emanate dal Ministero dei trasporti con decreti ministeriali, in servizio di linea e viceversa.
7. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche costruttive del veicolo in relazione alle destinazioni o agli usi cui può essere adibito.
8. Ferme restando le disposizioni di leggi speciali, chiunque utilizza un veicolo per una destinazione o per un uso diversi da quelli indicati sulla carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 127.020 a lire 508.070.
9. Chiunque, senza l'autorizzazione di cui al comma 6, utilizza per il trasporto di persone un veicolo destinato al trasporto di cose è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 635.090 a lire 2.540.350.
10. Dalla violazione dei commi 8 e 9 consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione da uno a sei mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI. In caso di recidiva la sospensione è da sei a dodici mesi.

Art. 85. Servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone.

1. Il servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone è disciplinato dalle leggi specifiche che regolano la materia.

2. Possono essere destinati ad effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone:

- le motocarrozette;
- le autovetture;
- gli autobus;
- i motoveicoli e gli autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone;
- i veicoli a trazione animale.

3. La carta di circolazione di tali veicoli è rilasciata sulla base della licenza comunale d'esercizio.

4. Chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 254.030 a lire 1.016.140 e, se si tratta di autobus, da lire 635.090 a lire 2.540.350. La violazione medesima importa la sanzione amministrativa della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

Art. 86. *Servizio di piazza con autovetture con conducente o taxi.*

1. Il servizio di piazza con autovetture con conducente o taxi è disciplinato dalle leggi specifiche che regolano il settore.

2. Chiunque guidi un taxi senza essere munito della relativa licenza è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 254.030 a lire 1.016.140. Dalle violazioni conseguono le sanzioni amministrative accessorie del ritiro della carta di circolazione e della confisca del veicolo, ai sensi delle disposizioni del capo I, sezione II, del titolo VI.

3. Chiunque, pur essendo munito di licenza, guida un taxi senza ottemperare alle norme in vigore ovvero alle condizioni di cui alla licenza è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 127.020 a lire 508.070. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e della licenza, ai sensi delle norme del capo I, sezione II, del titolo VI (1).

ETA', PATENTE E C.A.P. PER LA GUIDA DEI SOTTOINDICATI VEICOLI:

TIPI VEICOLI	ETA'		PAT. min	CAP
	min	max		
- veicoli a trazione animale	14	-	- (1)	-
- ciclomotori	14	-	- (1)	-
- motoveicoli con cilindrata fino a 125 cmc / massa complessiva sino a 1,3 t / senza passeggero	16	-	A	-
- motoveicoli con massa complessiva sino a 1,3 t / con passeggero o con cilindrata oltre 125 cmc	18	-	A	-
- motoveicoli con massa complessiva oltre 1,3 t	18	-	B (2)	-
- motocarrozze in servizio da piazza o noleggio con conducente ..	21	-	A	KA
- autoveicoli con massa complessiva fino a 3,5 t e fino 8 posti a sedere oltre a quello del conducente (4)	18	-	B	-
- con rimorchio che ecceda i 750 kg. o la massa a vuoto del veicolo trainante o che la massa totale dei due veicoli superi le 3,5 t	18	-	BE	-
- autovetture in servizio da piazza o noleggio con conducente	21	-	B	KB
- autoveicoli esclusi quelli della cat. D, con massa compl. oltre 3,5 t e fino a 7,5 t (3)	18	-	C	-
- autoveicoli esclusi quelli della cat. D, con massa complessiva oltre 7,5 t (3)	18	-	C	KC
- autocarri per trasporto di persone con massa compl. fino a 3,5 t (4) ..	21	-	C	-
- autocarri per trasporto di persone con massa compl. oltre 3,5 t (3) ..	21	-	B (5)	-
- autobus ad uso privato ed altri autoveicoli destinati al trasporto di persone con più di 8 posti a sedere oltre a quello del conducente (3) ..	21	60 (6)	C (5)	-
- autobus ad uso pubblico in servizio di linea, a noleggio con conducente o per trasporto scolari (3)	21	60 (6)	D	-
- autotreni (per i quali non sia suff. la patente B, C o BE), autoarticolati e autosnodati per trasp. di cose o per uso speciale con massa compl. sino a 7,5 t	21	60 (6)	D	KD
- autotreni, autoarticolati, autosnodati per trasporto di cose o per uso speciale con massa complessiva oltre 7,5 t e sino a 20 t	18	-	CE	-
- autotreni, autoarticolati, autosnodati per trasporto di cose o per uso speciale con massa complessiva oltre 20 t	18	-	CE	KC
- autotreni, autoarticolati, autosnodati per trasporto di cose o per uso speciale con massa complessiva oltre 20 t	21	-	CE	-
- autotreni, autoarticolati, autosnodati per trasporto di persone ad uso privato	18	65	CE	KC
- autotreni, autoarticolati, autosnodati per trasporto persone ad uso di terzi in servizio di linea, a noleggio con cond. o per trasp. scolari ..	21	65	CE	-
- macchine agricole con sagoma e peso del motoveicoli, senza altre persone a bordo	21	60 (6)	DE	-
- macchine agricole con altre persone a bordo o che superano la sagoma o il peso del motoveicoli	21	60 (6)	DE	KD
- macchine operatrici (escluse quelle a vapore)	16	-	A	-
- macchine operatrici eccezionali	18	-	B	-
- mezzi adibiti a servizi di emergenza di massa compl. fino a 3,5 t ..	18	-	B	-
- mezzi adibiti a servizi di emergenza di massa compl. sup. a 3,5 t ..	18	-	C	-
- autoveicoli per trasporto merci pericolose	21	-	B	KE
- filiveicoli	21	-	C	KE

N.B. I mutilati ed i minorati fisici possono conseguire la patente delle categorie A, B e C speciali, anche se trainanti un rimorchio leggero

- (1) Il conducente dovrà avere con sé un documento di identità per la dimostrazione dell'età.
- (2) Con esclusione dei motocicli per la cui guida occorre essere in possesso della patente di cat. A.
- (3) Anche se trainante un rimorchio leggero (fino a 0,75 t a pieno carico).
- (4) Anche se trainante un rimorchio leggero (fino a 0,75 t a pieno carico) o un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e la massa totale dei due veicoli non superi 3,5 t.
- (5) Occorre la patente D nel caso di autoveicoli destinati al trasporto di persone con più di 8 posti a sedere oltre a quello del conducente.
- (6) Il limite può essere elevato, anno per anno, fino a 65 anni con visita medica specialistica annuale.
- (7) Oltre alla patente corrispondente all'autoveicolo, il conducente deve essere in possesso del certificato di formazione professionale A.O.R. (art. 11 legge 19.2.1992, n. 142).
- (8) Oltre alla patente ed eventuale C.A.P. del corrispondente autoveicolo occorre conseguire certificato di idoneità.

TITOLO IV - GUIDA DEI VEICOLI E CONDUZIONE DEGLI ANIMALI

Art. 116. *Patente e certificato di abilitazione professionale per la guida di motoveicoli e autoveicoli.* (1) (2)

1. Non si possono guidare autoveicoli e motoveicoli senza aver conseguito la patente di guida rilasciata dal competente ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C. .

2. Per sostenere gli esami di idoneità per la patente di guida occorre presentare apposita domanda al competente ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C. ed essere in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti .

3. La patente di guida conforme al modello comunitario, come previsto nel regolamento, può contenere le indicazioni del gruppo sanguigno del titolare il quale è tenuto a verificarne l'esattezza. Tale indicazione non vale comunque in nessun caso come autorizzazione all'esecuzione di eventuale trasfusione. La patente di guida si distingue nelle seguenti categorie ed abilita alla guida dei veicoli indicati per le rispettive categorie:

A - Motoveicoli di massa complessiva sino a 1,3 t;

B - Motoveicoli, esclusi i motocicli, autoveicoli di massa complessiva non superiore a 3,5 t e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa complessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 3,5 t;

C - Autoveicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, anche se trainanti un rimorchio leggero, esclusi quelli per la cui guida è richiesta la patente della categoria D;

D - Autobus ed altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero;

E - Autoveicoli per la cui guida è richiesta la patente delle categorie B, C e D, per ciascuna delle quali il conducente sia abilitato, quando trainano un rimorchio che non rientra in quelli indicati per ciascuna delle precedenti categorie; autoarticolati destinati al trasporto di persone e autosnodati, purché il conducente sia abilitato alla guida di autoveicoli per i quali è richiesta la patente della categoria D; altri autoarticolati, purché il conducente sia abilitato alla guida degli autoveicoli per i quali è richiesta la patente della categoria C.

4. I rimorchi leggeri sono quelli di massa complessiva a pieno carico fino a 0,75 t.

5. I mutilati ed i minorati fisici, anche se affetti da più minorazioni, possono ottenere la patente speciale delle categorie A, B, C e D anche se alla guida di veicoli trainanti un rimorchio leggero. Le suddette patenti possono essere limitate alla guida di veicoli di particolari tipi e caratteristiche, nonché con determinate prescrizioni in relazione all'esito degli accertamenti di cui all'art. 119, comma 4. Le limitazioni devono essere riportate sulla patente e devono precisare quale protesi sia prescritta, ove ricorra, e/o quale tipo di adattamento sia richiesto sul veicolo. Essi non possono, comunque, guidare i veicoli in servizio di piazza o di noleggio con conducente per trasporto di persone o in servizio di linea, le autoambulanze, nonché i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose.

6. Possono essere abilitati alla guida di autoveicoli per i quali è richiesta la patente delle categorie C e D solo coloro che già lo siano per autoveicoli e motoveicoli per la cui guida è richiesta la patente della categoria B, rispettivamente da sei e da dodici mesi (3).

7. La validità della patente può essere estesa dal competente ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C., previo accertamento dei requisiti fisici e psichici ed esame integrativo, a categorie di veicoli diversi.

8. I titolari di patente di categoria A, B e C, per guidare motocarrozze ed autovetture in servizio di noleggio con conducente e taxi, i titolari di patente di categoria C e di patente di categoria E, correlata con patente di categoria C, di età inferiore agli anni ventuno per la guida di autoveicoli adibiti al trasporto di cose di cui all'art. 115, comma 1, lettera d), n. 3), i titolari di patente della categoria D e di patente di categoria E, correlata con patente di categoria D, per guidare autobus, autotreni ed autosnodati adibiti al trasporto di persone in servizio di linea o di noleggio con conducente o per trasporto di scolari, devono conseguire un certificato di abilitazione professionale rilasciato dal competente ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. sulla base dei requisiti, delle modalità e dei programmi di esami stabiliti nel regolamento. Tale certificato non può essere rilasciato ai mutilati o minorati fisici. [I conducenti di veicoli adibiti a servizi di emergenza ottengono il rilascio della relativa abilitazione professionale esibendo certificazione, che sarà definita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, dalla quale risulti la loro idoneità allo svolgimento di tale attività (4)].

9. Nei casi previsti dagli accordi internazionali cui l'Italia abbia aderito, per la guida di veicoli adibiti a determinati trasporti professionali, i titolari di patente di guida valida per la prescritta categoria devono inoltre conseguire il relativo certificato di abilitazione, idoneità, capacità o formazione professionale, rilasciato dal competente ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. Tali certificati non possono essere rilasciati ai mutilati e ai minorati fisici.

10. Nel regolamento, in relazione a quanto disposto al riguardo nella normativa internazionale, saranno stabiliti i tipi dei certificati professionali di cui al comma 9 nonché i requisiti, le modalità e i programmi d'esame per il loro conseguimento. Nello stesso regolamento saranno indicati il modello e le relative caratteristiche della patente di guida, anche al fine di evitare rischi di falsificazione.

11. L'annotazione del trasferimento di residenza da uno ad un altro comune o il cambiamento di abitazione nell'ambito dello stesso comune, viene effettuata dal competente ufficio centrale della Direzione generale della M.C.T.C. che trasmette per posta, alla nuova residenza del titolare, la patente di guida, un tagliando di convalida e il rapporto sulla medesima patente di guida. A tal fine, i comuni devono trasmettere il suddetto ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. per via telematica o su supporto magnetico secondo i tracciati record prescritti

MOTOCICLISTI
AUTOCARROZZE
AUTOVETTURE
TAXI
MOTOCARROZZE
AUTOCARROZZE
AUTOVETTURE
TAXI

- dalla Direzione generale della M.C.T.C., notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza, nel termine di un mese decorrente dalla data di registrazione della variazione anagrafica. Gli ufficiali di anagrafe che ricevono la comunicazione del trasferimento di residenza senza che sia stata ad essi dimostrata, previa consegna delle attestazioni, l'avvenuta effettuazione dei versamenti degli importi dovuti ai sensi della legge 1° dicembre 1986, n. 870, per la certificazione della variazione di residenza, ovvero senza che sia stato ad essi contestualmente dichiarato che il soggetto trasferito non è titolare di patente di guida, sono responsabili in solido dell'omesso pagamento (5).
12. Chiunque, avendo la materiale disponibilità di un veicolo, lo affida o ne consente la guida a persona che non abbia conseguito la patente di guida o il certificato di abilitazione professionale, se prescritto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 635.090 a lire 2.540.350.
13. Chiunque guida autoveicoli o motoveicoli senza aver conseguito la patente di guida è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire quattro milioni a lire sedici milioni; la stessa sanzione si applica ai conducenti che guidano senza patente perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti previsti dal presente codice. (6).
14. Chiunque, pur avendo sostenuto con esito favorevole gli esami di cui all'art. 121, guida senza essere munito della patente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 63.510 a lire 254.030. Ove ricorrano i motivi ostativi al rilascio della patente di cui all'articolo 120, si applica quanto disposto dal comma 13.
15. Parimenti chiunque guida autoveicoli o motoveicoli essendo munito della patente di guida ma non del certificato di abilitazione professionale, quando prescritto, o di apposita dichiarazione sostitutiva, rilasciata dal competente ufficio della Direzione generale della M.C.T.C., ove non sia stato possibile provvedere, nei dieci giorni successivi all'esame, alla predisposizione del certificato di abilitazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 254.030 a lire 1.016.140.
16. (Abrogato) (7).
17. Le violazioni delle disposizioni di cui al comma 15 importano la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per giorni sessanta, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI (2).
18. Alle violazioni di cui al comma 13 consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi, o in caso di reiterazione delle violazioni, la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo. Quando non è possibile disporre il fermo amministrativo o la confisca del veicolo, si applica la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida eventualmente posseduta per un periodo da tre a dodici mesi. Si osservano le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI (5).

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-bis. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto dirigenziale, stabilisce il procedimento per il rilascio, attraverso il proprio sistema informatico, del duplicato delle carte di circolazione, con l'obiettivo della massima semplificazione amministrativa, anche con il coinvolgimento dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264».

06. Al comma 2 dell'articolo 97 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: «a soggetti terzi» sono sostituite dalle seguenti: «ai soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264»;

1. All'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

1. *Identico:*

0a) dopo il comma 1-bis, è inserito il seguente:

«1-ter. A decorrere dal 1° luglio 2005 l'obbligo di conseguire il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori è esteso anche ai maggiorenni che non siano già titolari di patente di guida»;

a) al comma 8 nel primo periodo la parola: «motocarrozetta» è sostituita dalle seguenti: «tricicli, quadricicli»; il secondo e il terzo periodo sono soppressi;

a) al comma 8 nel primo periodo la parola: «motocarrozette» è sostituita dalle seguenti: «tricicli, quadricicli»; il secondo e il terzo periodo sono soppressi;

b) dopo il comma 8, è inserito il seguente:

b) *identico:*

«8-bis. Il certificato di cui al comma 8 può essere rilasciato a mutilati o a minorati fisici che siano in possesso di patente di categoria B, C e D speciale e siano stati riconosciuti idonei alla conduzione di taxi e di autovetture adibite a noleggio, con specifica certificazione rilasciata dalla commissione medica locale in base alle indicazioni fornite dal comitato tecnico, a norma dell'articolo 119, comma 10, lettera c)»

«8-bis. Il certificato di cui al comma 8 può essere rilasciato a mutilati o a minorati fisici che siano in possesso di patente di categoria B, C e D speciale e siano stati riconosciuti idonei alla conduzione di taxi e di autovetture adibite a noleggio, con specifica certificazione rilasciata dalla commissione medica locale in base alle indicazioni fornite dal comitato tecnico, a norma dell'articolo 119, comma 10»;

5.610 - il comma 11-bis, la parola:

«Chiunque, non essendo titolare di patente»
sono sostituite dalle seguenti: «Il minore che,
non munito di patente».

2. *Identico.*

2. Il comma 6 dell'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«6. I provvedimenti di sospensione e revoca della patente di guida emanati dagli uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri a norma dell'articolo 129, comma 2, e dell'articolo 130, comma 1, nei casi in cui sia accertato il difetto con carattere temporaneo o permanente dei requisiti fisici e psichici prescritti, sono atti definitivi».

3. *Identico.*

3. All'articolo 125 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-bis. Le patenti di guida delle categorie A, A limitata alla guida di motocicli di cilindrata non superiore a 125 cc e di potenza massima non superiore a 11 Kw, B, C e D, comprese quelle speciali, sono valide per la guida dei veicoli per i quali è richiesto il certificato di idoneità alla guida di cui all'articolo 116.»

b) al comma 3 le parole: «Chiunque, munito di patente di categoria B, C o D guida un autoveicolo» sono sostituite dalle seguenti: «Chiunque, munito di patente di categoria A, A limitata alla guida di motocicli di cilindrata non superiore a 125 cc e di potenza massima non superiore a 11 Kw, B, C o D, guida un veicolo».

4. *Identico.*

4. All'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 4 nel primo periodo, le parole: «di cui all'articolo 116, comma 3.» sono sostituite dalle seguenti: «di cui all'articolo 116, comma 3 e 3-bis.»

b) dopo il comma 3 è inserito il

Art. 310. - *Tipi di certificati di abilitazione professionale: CAP (art. 116 C.s.).*

1. I certificati di abilitazione professionale (CAP), di cui all'art. 116, comma 8, del codice, sono dei seguenti tipi:

KA - per guidare a carico, per qualsiasi spostamento su strada, motocarrozzette, di massa complessiva fino ad 1,3 t in servizio di noleggio con conducente;

KB - per guidare, a carico per qualsiasi spostamento su strada, motocarrozzette di massa complessiva oltre 1,3 t in servizio di noleggio con conducente ed autovetture in servizio di piazza o di noleggio con conducente;

KC - per guidare, essendo minori di anni 21 e per qualsiasi spostamento su strada, a vuoto o a carico, autocarri, autoveicoli per trasporti specifici, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, ed il cui peso complessivo a pieno carico, compreso il rimorchio, superi 7,5 t;

KD - per guidare, a carico per qualsiasi spostamento su strada, autobus, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone in servizio di linea o di noleggio con conducente o per il trasporto di scolari;

[KE - per guidare, per qualsiasi spostamento su strada, a vuoto o a carico, mezzi adibiti ai servizi di emergenza] (1).

2. Il certificato di abilitazione professionale di tipo KB è valido anche per la guida dei veicoli cui abilita il certificato KA; il certificato di abilitazione professionale di tipo KD è valido anche per la guida dei veicoli cui abilitano i certificati di tipo KB e KE (1).

3. I certificati di cui al comma 1, devono corrispondere al modello IV.3, che fa parte integrante del presente regolamento.

(1) Il certificato di abilitazione professionale di tipo KE di cui al presente comma, è stato soppresso dall'art. 17, comma 26, l. 27 dicembre 1997, n. 449.

TITOLO II - DELLA COSTRUZIONE E TUTELA DELLE STRADE

Capo II - ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E SEGNALETICA STRADALE

Art. 36. *Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana.*

1. Ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico.
2. All'obbligo di cui al comma 1 sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale. L'elenco dei comuni interessati viene predisposto dalla regione e pubblicato, a cura del Ministero dei lavori pubblici, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.
3. Le province provvedono all'adozione di piani del traffico per la viabilità extraurbana d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate. La legge regionale può prevedere, ai sensi dell'art. 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 17 della stessa, provvedano gli organi della città metropolitana.
4. I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.
5. Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni. Il sindaco o il sindaco metropolitano, ove ricorrano le condizioni di cui al comma 3, sono tenuti a darne comunicazione al Ministero dei lavori pubblici per l'inserimento nel sistema informativo previsto dall'art. 226, comma 2. Allo stesso adempimento è tenuto il presidente della provincia quando sia data attuazione alla disposizione di cui al comma 3.
6. La redazione dei piani di traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dal Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente sulla base delle indicazioni formulate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (1). Il piano urbano del traffico viene adeguato agli obiettivi generali della programmazione economico-sociale e territoriale, fissato dalla regione ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge 8 giugno 1990, n. 142.
7. Per il perseguimento dei fini di cui ai commi 1 e 2 e anche per consentire la integrale attuazione di quanto previsto dal comma 3, le autorità indicate dall'art. 27, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142, convocano una conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni, anche statali, interessate.
8. È istituito, presso il Ministero Infrastrutture e Trasporti, l'albo degli esperti in materia di piani di traffico, formato mediante concorso biennale per titoli. Il bando di concorso è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti di concerto con il Ministro dell'istruzione università e ricerca scientifica e tecnologica.
9. A partire dalla data di formazione dell'albo degli esperti di cui al comma 8 è fatto obbligo di conferire l'incarico della redazione dei piani di traffico, oltre che a tecnici specializzati appartenenti al proprio Ufficio tecnico del traffico, agli esperti specializzati inclusi nell'albo stesso.
10. I comuni e gli enti inadempienti sono invitati, su segnalazione del prefetto, dal Ministero dei lavori pubblici a provvedere entro un termine assegnato, trascorso il quale il Ministero provvede alla esecuzione d'ufficio del piano e alla sua realizzazione.

1) Detto Comitato è stato soppresso dall'art. 1, legge 24 dicembre 1993, n. 537.

Capo I - DEI VEICOLI IN GENERALE

Art. 59. *Veicoli con caratteristiche atipiche.*

1. Sono considerati atipici i veicoli elettrici leggeri da città, i veicoli ibridi o multimodali e i microveicoli elettrici o elettroveicoli ultraleggeri, nonché gli altri veicoli che per le loro specifiche caratteristiche non rientrano fra quelli definiti negli articoli dal 52 al 58.
2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentiti i Ministri interessati, stabilisce, con proprio decreto:
 - a) la categoria, fra quelle individuate nei suddetti articoli, alla quale i veicoli atipici devono essere assimilati ai fini della circolazione e della guida;
 - b) i requisiti tecnici di idoneità alla circolazione dei medesimi veicoli individuandoli, con criteri di equivalenza, fra quelli previsti per una o più delle categorie succitate.

Art. 60. Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico.

1. Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli e gli autoveicoli d'epoca, nonché i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico.
2. Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli cancellati dal PRA perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione. Tali veicoli sono iscritti in apposito elenco presso il Centro storico della Direzione generale della M.C.T.C.
3. I veicoli d'epoca sono soggetti alle seguenti disposizioni:
 - a) la loro circolazione può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni. All'uopo i veicoli, per poter circolare, devono essere provvisti di una particolare autorizzazione rilasciata dal competente ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione o del raduno ed al quale sia stato preventivamente presentato, da parte dell'ente organizzatore, l'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti. Nella autorizzazione sono indicati la validità della stessa, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dal tipo di veicolo;
 - b) il trasferimento di proprietà degli stessi deve essere comunicato alla Direzione generale della M.C.T.C., per l'aggiornamento dell'elenco di cui al comma 2.
4. Rientrano nella categoria dei motoveicoli ed autoveicoli di interesse storico o collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione nei registri previsti dall'art. 5, comma trentaquattresimo, del decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53. I detti veicoli, qualora non iscritti al P.R.A. alla data di entrata in vigore del presente codice, per poter circolare devono essere reimmatricolati ed iscritti nei registri del P.R.A., secondo le norme del presente codice. La reimmatricolazione è ammessa quando i motoveicoli e gli autoveicoli rivestono le caratteristiche di valore storico o collezionistico necessarie per individuare tale tipo di veicoli, determinate dal regolamento. Il regolamento stabilisce anche le caratteristiche ed i requisiti tecnici che i predetti veicoli devono presentare e che si ricollegano ai requisiti previsti al momento della costruzione, con le modificazioni necessarie per adattarli alle attuali esigenze della circolazione. I medesimi veicoli sono iscritti in apposito elenco presso la Direzione generale della M.C.T.C.
5. I veicoli di interesse storico o collezionistico possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli, determinati dal regolamento ai sensi del comma 4.
6. Chiunque circola con veicoli d'epoca senza l'autorizzazione prevista dal comma 3, ovvero con veicoli di cui al comma 5 sprovvisti dei requisiti previsti per questo tipo di veicoli dal regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 127.020 a lire 508.070 se si tratta di autoveicoli, o da lire 63.510 a lire 254.030 se si tratta di motoveicoli.

CAPITOLO III

- Norme di esercizio tecniche

Prima che un veicolo sia immesso in circolazione sono necessari alcuni accertamenti tecnici atti a controllare l'idoneità iniziale dei veicoli ed il grado di efficienza nel tempo.

A tale scopo il nostro ordinamento prevede l'omologazione, il collaudo e la revisione.

L'omologazione del tipo per i veicoli costruiti in serie ha luogo a seguito di un esame da parte dei tecnici della Dir. Gen.le della M.C.T.C. con il quale si accerta la corrispondenza del prototipo di veicolo alle caratteristiche di legge ed in conseguenza del quale viene rilasciato alla fabbrica costruttrice un certificato che contiene la sommaria descrizione di tutti gli elementi che caratterizzano il veicolo.

I veicoli di tipo omologato da adibire ad uso pubblico o a noleggio sono altresì soggetti all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione mediante visita e prova da parte della M.C.T.C. (c.d. collaudo).

Annualmente il Ministero dei Trasporti dispone, poi, la revisione dei veicoli industriali per il trasporto di persone, col fine di accertare che sussistono in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli non producano emanazioni inquinanti.

Gli stessi veicoli debbono essere sottoposti a visita e prova qualora siano state modificate le caratteristiche indicate nella carta di circolazione o sia stato sostituito il telaio.

Nella carta di circolazione che è rilasciata a colui che dichiara di essere proprietario del veicolo e provvede all'immatricolazione sono indicati i dati di immatricolazione, quelli di identificazione e costruttivi, l'uso al quale il veicolo è destinato ed il numero delle persone che possono essere trasportate.

Quando si tratti di veicoli industriali destinati a noleggio con conducente ovvero di veicoli da destinare a servizi pubblici, la carta di circolazione non può essere rilasciata se il richiedente non abbia conseguito il titolo per effettuare il servizio (concessione, licenza, autorizzazione).

**Omologazione
Collaudo
Revisione**

Immatricolazione

Art. 75. Accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione e omologazione.

1. I ciclomotori, i motoveicoli, gli autoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi, per essere ammessi alla circolazione, sono soggetti all'accertamento dei dati di identificazione e della loro corrispondenza alle prescrizioni tecniche ed alle caratteristiche costruttive e funzionali previste dalle norme del presente codice. Per i ciclomotori costituiti da un normale velocipede e da un motore ausiliario di cilindrata fino a 50 cc, tale accertamento è limitato al solo motore.
2. L'accertamento di cui al comma 1 ha luogo mediante visita e prova da parte dei competenti uffici della Direzione generale della M.C.T.C. con modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. Con lo stesso decreto è indicata la documentazione che l'interessato deve esibire a corredo della domanda di accertamento.
3. I veicoli indicati nel comma 1, i loro componenti o entità tecniche, prodotti in serie, sono soggetti all'omologazione del tipo; questa ha luogo a seguito dell'accertamento di cui ai commi 1 e 2, effettuata su un prototipo, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. Con lo stesso decreto è indicata la documentazione che l'interessato deve esibire a corredo della domanda di omologazione.
4. I veicoli di tipo omologato da adibire a servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone di cui all'art. 85 o a servizio di piazza, di cui all'art. 86, o a servizio di linea per trasporto di persone di cui all'articolo 87, sono soggetti all'accertamento di cui al comma 2.
5. Fatti salvi gli accordi internazionali, l'omologazione, totale o parziale, rilasciata da uno Stato estero, può essere riconosciuta in Italia a condizione di reciprocità.
6. L'omologazione può essere rilasciata anche a veicoli privi di carrozzeria. Il successivo accertamento sul veicolo carrozzato ha luogo con le modalità previste nel comma 2.
7. Sono fatte salve le competenze del Ministero dell'ambiente.

TITOLO III - DEI VEICOLI

Capo III - VEICOLI A MOTORE E LORO RIMORCHI

Sezione I - NORME COSTRUTTIVE E DI EQUIPAGGIAMENTO E ACCERTAMENTI TECNICI PER LA CIRCOLAZIONE

Art. 76. *Certificato di approvazione, certificato di origine e dichiarazione di conformità.*

1. L'ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. che ha proceduto con esito favorevole all'accertamento di cui all'art. 75, comma 2, rilascia al costruttore del veicolo il certificato di approvazione.
2. Alla richiesta di accertamento deve essere unito il certificato di origine del veicolo, rilasciato dal medesimo costruttore. Quando si tratta di veicoli di tipo omologato in uno Stato membro delle Comunità europee che, a termine dell'art. 75, comma 4, sono soggetti all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, il certificato di origine è sostituito dalla dichiarazione di conformità di cui al comma 6.
3. Il rilascio del certificato di approvazione è sospeso per i necessari accertamenti qualora emergano elementi che facciano presumere che il veicolo o parte di esso siano di illecita provenienza.
4. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche e il contenuto del certificato di approvazione e del certificato di origine.
5. La Direzione generale della M.C.T.C., visto l'esito favorevole dell'accertamento sul prototipo di cui all'art. 75, comma 3, rilascia al costruttore il certificato di omologazione ed il certificato che contiene la descrizione degli elementi che caratterizzano il veicolo.
6. Per ciascun veicolo costruito conformemente al tipo omologato, il costruttore rilascia all'acquirente la dichiarazione di conformità. Tale dichiarazione, redatta sul modello approvato dal Ministero dei trasporti per i veicoli di tipo omologato in Italia in base ad omologazione nazionale, attesta che il veicolo è conforme al tipo omologato. Di tale dichiarazione il costruttore assume la piena responsabilità ad ogni effetto di legge. Il costruttore deve tenere una registrazione progressiva delle dichiarazioni di conformità rilasciate.
7. Nel caso di veicoli allestiti o trasformati da costruttori diversi da quello che ha costruito l'autotelajo, ogni costruttore rilascia, per la parte di propria competenza, la certificazione di origine che deve essere accompagnata dalla dichiarazione di conformità, o dal certificato di origine relativi all'autotelajo. Nel caso di omologazione in più fasi, le relative certificazioni sono costituite dalle dichiarazioni di conformità. I criteri e le modalità operative per le suddette omologazioni sono stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto.
8. Chiunque rilascia la dichiarazione di conformità di cui ai commi 6 e 7 per veicoli non conformi al tipo omologato è soggetto, ove il fatto non costituisca reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.270.180 a lire 5.080.700.

Sezione I - NORME COSTRUTTIVE E DI EQUIPAGGIAMENTO E ACCERTAMENTI TECNICI PER
LA CIRCOLAZIONE

Art. 80. *Revisioni.*

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione stabilisce, con propri decreti, i criteri, i tempi e le modalità per l'effettuazione della revisione generale o parziale delle categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli stessi non producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti; le revisioni, salvo quanto stabilito nei commi 8 e seguenti, sono effettuate a cura degli uffici provinciali della Direzione generale della M.C.T.C. Nel regolamento sono stabiliti gli elementi su cui deve essere effettuato il controllo tecnico dei dispositivi che costituiscono l'equipaggiamento dei veicoli e che hanno rilevanza ai fini della sicurezza stessa.
2. Le prescrizioni contenute nei decreti emanati in applicazione del comma 1 sono mantenute in armonia con quelle contenute nelle direttive della Comunità europea relative al controllo tecnico dei veicoli a motore.
3. Per le autovetture, per gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t e per gli autoveicoli per trasporto promiscuo la revisione deve essere disposta entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni, nel rispetto delle specifiche decorrenze previste dalle direttive comunitarie vigenti in materia.
4. Per i veicoli destinati al trasporto di persone con numero di posti superiore a nove compreso quello del conducente, per gli autoveicoli destinati ai trasporti di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i taxi, per le autoambulanze, per i veicoli adibiti a noleggio con conducente e per i veicoli atipici la revisione deve essere disposta annualmente, salvo che siano stati già sottoposti nell'anno in corso a visita e prova ai sensi dei commi 5 e 6.
5. Gli uffici della Direzione generale della M.C.T.C., anche su segnalazione degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli.
6. I decreti contenenti la disciplina relativa alla revisione limitata al controllo dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono emanati sentito il Ministero dell'ambiente.
7. In caso di incidente stradale nel quale i veicoli a motore o rimorchi abbiano subito gravi danni in conseguenza dei quali possono sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1 e 2, intervenuti per i rilievi, sono tenuti a darne notizia al competente ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. per la adozione del provvedimento di revisione singola.
8. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici provinciali della Direzione generale della M.C.T.C., il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo sedici persone compreso il conducente, ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitano altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi o alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni.
9. Le imprese di cui al comma 8 devono essere in possesso di requisiti tecnico-professionali, di attrezzature e di locali idonei al corretto esercizio delle attività di verifica e controllo per le revisioni, precisati nel regolamento; il titolare della ditta o, in sua vece, il responsabile tecnico devono essere in possesso dei requisiti personali e professionali precisati nel regolamento. Tali requisiti devono sussistere durante tutto il periodo della concessione. Il

Ministro dei trasporti e della navigazione definisce con proprio decreto le modalità tecniche e amministrative per le revisioni effettuate dalle imprese di cui al comma 8.

10. Il Ministero dei trasporti - Direzione generale della M.C.T.C. effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I controlli periodici sulle officine delle imprese di cui al comma 8 sono effettuati, con le modalità di cui all'art. 19, commi 1, 2, 3, e 4, della legge 1° dicembre 1986, n. 870, da personale della Direzione generale della M.C.T.C. in possesso di laurea ad indirizzo tecnico ed inquadrato in qualifiche funzionali e profili professionali corrispondenti alle qualifiche della ex carriera direttiva tecnica, individuati nel regolamento. I relativi importi a carico delle officine dovranno essere versati in conto corrente postale ed affluire alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo 3566 del Ministero dei trasporti, la cui denominazione viene conseguentemente modificata dal Ministro del tesoro.

11. Nel caso in cui, nel corso dei controlli, si accerti che l'impresa non sia più in possesso delle necessarie attrezzature, oppure che le revisioni siano state effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti, le concessioni relative ai compiti di revisione sono revocate.

12. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, di concerto con il Ministro del tesoro, stabilisce le tariffe per le operazioni di revisione svolte dalla Direzione generale della M.C.T.C. e dalle imprese di cui al comma 8, nonché quelle inerenti ai controlli periodici sulle officine ed ai controlli a campione effettuati dal Ministero dei trasporti - Direzione generale della M.C.T.C., ai sensi del comma 10.

13. Le imprese di cui al comma 8, entro i termini e con le modalità che saranno stabilite con disposizioni del Ministro dei trasporti e della navigazione, trasmettono all'ufficio provinciale competente della Direzione generale della M.C.T.C. la carta di circolazione, la certificazione della revisione effettuata con indicazione delle operazioni di controllo eseguite e degli interventi prescritti effettuati, nonché l'attestazione del pagamento della tariffa da parte dell'utente, al fine della relativa annotazione sulla carta di circolazione cui si dovrà procedere entro e non oltre sessanta giorni dal ricevimento della carta stessa. Effettuato tale adempimento, la carta di circolazione sarà a disposizione presso gli uffici della Direzione generale della M.C.T.C. per il ritiro da parte delle officine, che provvederanno a restituirla all'utente. Fino alla avvenuta annotazione sulla carta di circolazione la certificazione dell'impresa che ha effettuato la revisione sostituisce a tutti gli effetti la carta di circolazione.

14. Chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 254.030 a lire 1.016.140. Tale sanzione è raddoppiabile in caso di revisione omessa per più di una volta in relazione alle scadenze previste dalle disposizioni vigenti ovvero nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione. Da tali violazioni discende la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

15. Le imprese di cui al comma 8, nei confronti delle quali sia stato accertato da parte dei competenti uffici provinciali della Direzione generale della M.C.T.C. il mancato rispetto dei termini e delle modalità stabiliti dal Ministro dei trasporti e della navigazione ai sensi del comma 13, sono soggette alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 635.090 a lire 2.540.350. Se nell'arco di due anni decorrenti dalla prima vengono accertate tre violazioni, l'ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C. revoca la concessione.

16. L'accertamento della falsità della certificazione di revisione comporta la cancellazione dal registro di cui al comma 8.

17. Chiunque produce agli organi competenti attestazione di revisione falsa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 635.090 a lire 2.540.350. Da tale violazione discende la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

TITOLO V - NORME DI COMPORTAMENTO

Art. 181. *Esposizione dei contrassegni per la circolazione.*

1. È fatto obbligo di esporre sugli autoveicoli e motoveicoli, esclusi i motocicli, nella parte anteriore o sul vetro parabrezza, il contrassegno [attestante il pagamento della tassa automobilistica e quello (1)] relativo all'assicurazione obbligatoria.

2. I conducenti di motocicli e ciclomotori sono esonerati dall'obbligo di cui al comma 1 purché abbiano con sé i contrassegni stessi. (1)

3. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 38.100 a lire 152.420. Si applica la disposizione del comma 8 dell'art. 180.

Art. 180. *Possesso dei documenti di circolazione e di guida.*

1. Per poter circolare con veicoli a motore il conducente deve avere con sé i seguenti documenti:

- a) la carta di circolazione o il certificato di idoneità tecnica alla circolazione del veicolo;
- b) la patente di guida valida per la corrispondente categoria del veicolo;
- c) l'autorizzazione per l'esercitazione alla guida per la corrispondente categoria del veicolo in luogo della patente di guida di cui alla lettera b), nonché un documento personale di riconoscimento;
- d) il certificato di assicurazione obbligatoria.

2. La persona che funge da istruttore durante le esercitazioni di guida deve avere con sé la patente di guida prescritta; se trattasi di istruttore di scuola guida deve aver con sé anche l'attestato di qualifica professionale di cui all'art. 123, comma 7.

3. Il conducente deve, altresì, avere con sé l'autorizzazione o la licenza quando il veicolo è impiegato in uno degli usi previsti dall'art. 82.

4. Quando l'autoveicolo sia adibito ad uso diverso da quello risultante dalla carta di circolazione, ovvero quando il veicolo sia in circolazione di prova, il conducente deve avere con sé la relativa autorizzazione.

5. Il conducente deve avere con sé il certificato di abilitazione professionale e il certificato di idoneità, quando prescritti.

6. Il conducente di ciclomotore deve avere con sé il certificato di idoneità tecnica del veicolo e un documento di riconoscimento.

7. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 63.510 a lire 254.030. Quando si tratta di ciclomotori la sanzione è da lire 38.100 a lire 152.420.

8. Chiunque senza giustificato motivo non ottempera all'invito dell'autorità di presentarsi, entro il termine stabilito nell'invito medesimo, ad uffici di polizia per fornire informazioni o esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni amministrative previste dal presente codice, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 635.090 a lire 2.540.350.

MONIFICAZIONE

ripristino della funzionalità del limitatore di velocità o del cronotachigrafo sono in ogni caso a carico del proprietario del veicolo o del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose o di persone in solido»;

f) al comma 7 le parole: «la circolazione di veicolo con cronotachigrafo mancante o manomesso» sono sostituite dalle seguenti: «la circolazione di veicolo con limitatore di velocità o cronotachigrafo mancante o manomesso»;

g) al comma 9 le parole: «Alle violazioni di cui al comma 2» sono sostituite dalle seguenti: «Alle violazioni di cui ai commi 2 e 2-bis»;

h) al comma 9 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Nel caso in cui la violazione relativa al comma 2-bis riguardi l'alterazione del limitatore di velocità, alla sanzione amministrativa pecuniaria consegue la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente secondo le norme del capo I, sezione II del titolo VI».

17. Il comma 6 dell'articolo 180 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«6. Il conducente di ciclomotore deve avere con sé il certificato di circolazione del veicolo, il certificato di idoneità alla guida ove previsto ed un documento di riconoscimento».

f) al comma 7 le parole: «la circolazione di veicolo con cronotachigrafo mancante, manomesso o non funzionante» sono sostituite dalle seguenti: «la circolazione di veicolo con limitatore di velocità o cronotachigrafo mancante, manomesso o non funzionante»;

g) al comma 9 le parole: «Alla violazione di cui al comma 2» sono sostituite dalle seguenti: «Alle violazioni di cui ai commi 2 e 2-bis»;

h) *identica.*

17. All'articolo 180 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 4, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per i veicoli adibiti a servizio pubblico di trasporto di persone e per quelli adibiti a locazione senza conducente la carta di circolazione può essere sostituita da fotocopia autenticata dallo stesso proprietario con sottoscrizione del medesimo»;

b) il comma 6 è sostituito dal seguente:

«6. *Identico.*»;

c) al comma 8 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Alla violazione di cui al presente comma consegue l'applicazione, da parte dell'ufficio dal quale dipende l'organo accertatore, della sanzione prevista per la

mancaza del documento da presentare, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successivo a quello stabilito per la presentazione dei documenti».

18. Al comma 4 dell'articolo 191 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, e successive modificazioni, le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20».

18. *Identico.*

19. All'articolo 193 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

19. *Identico:*

a) al comma 3 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è altresì ridotta ad un quarto e la corresponsione del premio di assicurazione non è dovuta quando l'interessato entro trenta giorni dalla contestazione della violazione, previa autorizzazione dell'organo accertatore, provveda alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo»;

a) al comma 3 sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è altresì ridotta ad un quarto quando l'interessato entro trenta giorni dalla contestazione della violazione, previa autorizzazione dell'organo accertatore, esprime la volontà e provvede alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo. In tale caso l'interessato ha la disponibilità del veicolo e dei documenti relativi esclusivamente per le operazioni di demolizione e di radiazione del veicolo previo versamento presso l'organo accertatore di una cauzione pari all'importo della sanzione minima edittale previsto dal comma 2. Ad avvenuta demolizione certificata a norma di legge, l'organo accertatore restituisce la cauzione, decurtata dell'importo previsto a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria»;

b) il comma 4 è sostituito dal seguente:

b) *identico:*

«4. Si applica l'articolo 13, comma 3, della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'organo accertatore ordina che la circolazione sulla strada del veicolo sia fatta immediatamente cessare e che il veicolo stesso sia in ogni caso trasportato e depositato in luogo non soggetto a pubblico passaggio. Quando l'interessato effettua il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202 e corrisponde il premio di assicurazione per almeno sei mesi, l'organo di Polizia che ha accertato la

«4. Si applica l'articolo 13, terzo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'organo accertatore ordina che la circolazione sulla strada del veicolo sia fatta immediatamente cessare e che il veicolo stesso sia in ogni caso prelevato, trasportato e depositato in luogo non soggetto a pubblico passaggio, individuato in via ordinaria dall'organo accertatore o, in caso di particolari condizioni, concordato con il trasgressore. Quando l'interessato effettua il pagamento della sanzione in misura ridotta a

Sezione III - DOCUMENTI DI CIRCOLAZIONE E IMMATRICOLAZIONE

Art. 102. *Smarrimento, sottrazione, deterioramento e distruzione di targa.*

1. In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione di una delle targhe di cui all'art. 100, l'intestatario della carta di circolazione deve, entro quarantotto ore, farne denuncia agli organi di polizia, che ne prendono formalmente atto e ne rilasciano ricevuta.
2. Trascorsi quindici giorni dalla presentazione della denuncia di smarrimento o sottrazione anche di una sola delle targhe, senza che queste siano state rinvenute, l'intestatario deve richiedere alla Direzione generale della M.C.T.C. una nuova immatricolazione del veicolo, con le procedure indicate dall'art. 93.
3. Durante il periodo di cui al comma 2 è consentita la circolazione del veicolo previa apposizione sullo stesso, a cura dell'intestatario, di un pannello a fondo bianco riportante le indicazioni contenute nella targa originaria; la posizione e la dimensione del pannello, nonché i caratteri di iscrizione devono essere corrispondenti a quelli della targa originaria.
4. I dati di immatricolazione indicati nelle targhe devono essere sempre leggibili. Quando per deterioramento tali dati non siano più leggibili, l'intestatario della carta di circolazione deve richiedere all'ufficio competente della Direzione generale della M.C.T.C. una nuova immatricolazione del veicolo, con le procedure indicate nell'art. 93.
5. Nei casi di distruzione di una delle targhe di cui all'art. 100, comma 1, l'intestatario della carta di circolazione sulla base della ricevuta di cui al comma 1 deve richiedere una nuova immatricolazione del veicolo.
6. L'intestatario della carta di circolazione che in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione anche di una sola delle targhe di immatricolazione o della targa per veicoli in circolazione di prova non provvede agli adempimenti di cui al comma 1, ovvero circola con il pannello di cui al comma 3 senza aver provveduto agli adempimenti di cui ai commi 1 e 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 127.020 a lire 508.070.
7. Chiunque circola con targa non chiaramente e integralmente leggibile è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 63.510 a lire 254.030.

La manutenzione del veicolo riveste notevole importanza per una guida economica; è stato stimato che un veicolo a punto può consumare anche il 20% in meno; ciò che, con gli attuali prezzi del carburante e per percorrenze sostenute quali quelle affrontate specie dall'autotrasporto professionale, significa conseguire economie notevoli nell'anno.

Comunque la manutenzione di un autoveicolo si può suddividere in manutenzione "normale" ed in manutenzione "funzionale".

Si intende per manutenzione "normale" l'insieme delle operazioni di controllo, pulizia e rifornimento, effettuate per tenere sempre nella dovuta efficienza il veicolo.

Si intende per manutenzione "funzionale" l'insieme delle operazioni di registrazione e di messa a punto dei vari meccanismi o di parte di essi, necessarie per assicurarne il funzionamento nelle condizioni di efficienza.

Una regolare manutenzione, da cui dipendono essenzialmente il regolare funzionamento, la durata e la economia di esercizio del veicolo, deve essere effettuata periodicamente, in genere in base ai chilometri percorsi in normali condizioni di esercizio, ma è ovvio che la periodicità può variare a seguito delle diverse condizioni d'impiego.

A tal fine tutte le Case costruttrici di autoveicoli forniscono un libretto "d'uso e manutenzione" nel quale sono specificate le operazioni periodiche da effettuarsi per prolungare la vita dell'autoveicolo.

Si ritiene, pertanto, opportuno indicare, qui di seguito, le parti dell'autoveicolo che l'autista deve continuamente tenere sotto controllo, in quanto necessarie per la sicurezza della circolazione, sia per garantire la propria e l'altrui incolumità, sia per non incorrere in sanzioni penali o nella perdita della carta di circolazione o della patente di abilitazione alla guida o addirittura nell'arresto:

I pneumatici - devono essere verificati osservandone l'usura e pulendone i battistrada da ogni corpo che vi si sia conficcato e verificando che i cerchi non siano deformati. Quando tutto il battistrada è consumato e la gomma è liscia il pneumatico va sostituito. E' bene ricordarsi che in base all'art. 50 del Codice della Strada 393/59 non è consentita la circolazione con pneumatici il cui battistrada presenti una altezza del rilievo inferiore a 1 mm. Della massima importanza è la corretta pressione di gonfiamento del pneumatico in relazione al carico ed all'impiego, che deve essere sempre quella indicata dalla Casa costruttrice; una pressione inferiore a quella stabilita danneggia irreparabilmente le tele della carcassa in seguito alle eccessive deformazioni. E' bene perciò sorvegliare che i fianchi non si deformino e si ingobbino. Inoltre, deformandosi, il copertone può scorrere rispetto al cerchio lacerando così la camera d'aria in corrispondenza della valvola.

Nel caso di marcia veloce un pneumatico con pressione insufficiente si riscalda anormalmente e può pertanto scoppiare. Una pressione eccessiva, per contro, oltre a sollecitare anormalmente la carcassa, determina una rapida usura del battistrada per gli slittamenti eccessivi; pertanto è indispensabile controllare la pressione dei pneumatici almeno una volta alla settimana.

→ I freni - devono essere mantenuti sempre in perfetta efficienza, compreso quello di soccorso.

→ Le luci - devono essere sempre efficienti ai fini della sicurezza: in particolare per le luci abbaglianti ed anabbaglianti bisogna assicurarsi dell'esatto orientamento dei proiettori, del regolare montaggio delle lampadine e dei collegamenti elettrici.

→ I segnali luminosi - luci di direzione e di arresto devono essere sempre efficienti.

I segnali acustici - devono essere di tipo approvato e funzionanti.

Il silenziatore di scarico - deve essere conforme alle disposizioni stabilite dal Codice della Strada; il controllo della rumorosità viene effettuato a mezzo del fonometro.

I parafranghi - devono impedire la proiezione di acqua, fango e sassi onde evitare danni a terzi.

La targa - deve essere ben leggibile sia di giorno che di notte.

Lo sterzo - deve potersi manovrare con piccolo sforzo; deve ritornare in posizione normale da solo e non presentare gioco.

Per rallentare l'usura dello sterzo è indispensabile, oltre ad una accurata lubrificazione, evitare i sovraccarichi derivanti per lo più dall'azionamento dello sterzo con ruote ferme, specialmente su terreno cedevole.

Se durante la marcia del veicolo ci si accorge che lo sterzo resta "duro" o che tarda a riportarsi in posizione normale, è necessario far provvedere alla lubrificazione delle articolazioni, al rabbocco dell'olio nel serbatoio del servosterzo, alla verifica dell'allineamento, delle ruote anteriori (convergenza, inclinazione e incidenza).

Il filtro dell'aria - deve essere tenuto sempre pulito; liberare gli appositi fori dalle impurità con violenti soffi d'aria.

I provvedimenti riguardanti il veicolo, pur importanti, rischiano però di essere resi vani ove il conducente stesso non adotti anche egli uno "stile di guida" economico.

In primo luogo si dovrà tener conto che la velocità costa molto cara: se per una vettura passare da 60 a 100 Km/h vuol dire aumentare il consumo di circa il 20%, l'aumento di consumo per i veicoli industriali può essere anche maggiore data la loro ben minore aerodinamicità e la loro maggiore sezione trasversale.

Si dovrà inoltre cercare di sfruttare le marce alte anche a basse velocità, e ci si dovrà regolare, specie nella marcia cittadina e/o suburbana con il traffico che ci attende: inutili frenate costano care giacché dissipano nei freni una grande energia che il veicolo dovrà poi riacquistare per riprendere la sua velocità mediante più lunghe e costose accelerazioni.

Principi applicabili in materia di tutela dell'ambiente e rispondenti alla utilizzazione e manutenzione dei veicoli

Tutti gli accorgimenti suggeriti per una guida economica nei confronti del carburante, è bene ricordarlo, sono anche suggerimenti validi per uno sfruttamento del motore meno esasperato, che quindi ne renderanno più lunga la vita e meno frequenti ed onerosi gli interventi manutentori.

Per quanto concerne più specificatamente il tipo di guida "dolce" e la velocità è chiaro il principio che risparmio di carburante può voler dire tempi di percorrenza forse un pò più alti, ma anche in tal senso prove fatte hanno dimostrato che tra una guida dolce ed una esasperata il vantaggio di tempo non è notevole; inoltre l'eventuale svantaggio potrà essere compensato con un prudente ed attento studio degli itinerari e degli orari.

Negli ultimi anni ha avuto importanza crescente la problematica relativa alle limitazioni, nei casi di scarico, di prodotti tossici, comunque nocivi o molesti. A partire dal 1971 sono stati emanati decreti ministeriali per rendere obbligatoria l'applicazione ai veicoli a motore con combustione interna di dispositivi ritenuti efficienti per una sensibile riduzione della tossicità dei gas di scarico.

Si ricordano fra i decreti più recenti quelli emanati dal Ministero dell'Ambiente di concerto con quelli della Sanità e dei Trasporti datati 5.6.1989 e 21.6.1990 indicanti i limiti alle emissioni di gas inquinanti prodotti da motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione dei veicoli, e ciò anche in conseguenza di alcune direttive della CEE, ed in particolare della Direttiva n. 70/220 CEE modificata, da ultimo dalla direttiva 89/458 CEE del 18.7.1989.

RICORDARSI CHE SONO ELEMENTI INQUINANTI:

- rumore (tubo di scarico - trombe - ecc.)
- perdita di liquidi (olii - carburanti - ecc.)

Accorgimenti per ridurre l'inquinamento

Le emissioni inquinanti prodotte dai motori sono:

- ossido di carbonio
- ossido di azoto
- idrocarburi vari
- anidride solforosa
- sali e ossido di piombo.

Per ridurre i valori quantitativi di tali prodotti estremamente nocivi si deve ricorrere a carburanti più puliti utilizzare apparecchi depuratori (*marmitte catalitiche, postbruciatori, ecc.*) ma essenzialmente è necessario operare una costante e mirata manutenzione del motore per conservarlo in condizioni di piena efficienza.

Tale manutenzione consiste nel controllo dei:

impianto di accensione	<ul style="list-style-type: none"> <i>carica batteria</i> <i>efficienza bobina</i> <i>distanza punte platinare</i> <i>condizioni elettrodi candele</i> <i>fasatura angolo anticipo accensione</i>
camera scoppio	<ul style="list-style-type: none"> <i>tenuta valvole</i> <i>assenza incrostazioni</i> <i>condizioni fasce elastiche</i> <i>condizioni testata motore</i>
distribuzione	<ul style="list-style-type: none"> <i>fasatura angolo anticipo</i> <i>condizioni cammes</i> <i>condizioni cinghia di comando dell'albero della distribuzione</i>
pompa iniezione e iniettori	<ul style="list-style-type: none"> <i>regolatore fase</i> <i>regolazione anticipo</i> <i>condizioni iniettori</i>
filtri aria, gasolio olio	<ul style="list-style-type: none"> <i>pulizia e sostituzione</i>
condotti di scarico e marmitta	<ul style="list-style-type: none"> <i>buona conservazione</i> <i>eventuale sostituzione</i>

Le operazioni di controllo vanno effettuate con frequenza e servendosi di officine specializzate. Oltre ad una notevole riduzione dei prodotti inquinanti, si ottengono anche significative economie di esercizio.

La normativa vigente impone alle imprese di effettuare annualmente la DENUNCIA DEI RIFIUTI SPECIALI E TOSSICI NOCIVI prodotti e smaltiti.

Tra questi rientrano gli OLII USATI, I FILTRI ARIA - OLIO - , I FERODI E FRIZIONI, LE BATTERIE ESAUSTE E I ROTTAMI FERROSI.

Tutti i rifiuti devono essere stoccati, provvisoriamente presso l'insediamento produttivo, divisi per tipologie e in fusti o contenitori integri, posti lontano dalla portata di personale non addetto.

Per lo stoccaggio provvisorio di BATTERIE ESAUSTE, e' obbligatorio richiedere l'AUTORIZZAZIONE ALLO STOCCAGGIO PROVVISORIO DI RIFIUTI TOSSICI NOCIVI, alla Regione Umbria.

Per quanto concerne gli OLII USATI, questi devono essere conferiti al CONSORZIO OBBLIGATORIO OLII USATI, attraverso ditte autorizzate al ritiro e trasporto degli stessi.

Tutti i rifiuti devono essere conferiti esclusivamente a ditte autorizzate alla raccolta e trasporto che siano in grado di rilasciare, al momento del ritiro, un FORMULARIO IDENTIFICAZIONE DEL RIFIUTO, completo di numero autorizzazione e data del rilascio e di esibire entro nove mesi dal ritiro, un regolare CERTIFICATO DI AVVENUTO SMALTIMENTO.

Si ricorda che le imprese produttrici di rifiuti sono responsabili di questi fino all'avvenuto smaltimento.

Alle piccole imprese si consiglia di non effettuare le manutenzioni in proprio, in quanto produttore i rifiuti in oggetto, sarebbero soggette ad adempiere a tutti gli onerosi obblighi di legge in materia.

TITOLO V - NORME DI COMPORTAMENTO

Art. 156. Uso dei dispositivi di segnalazione acustica.

1. Il dispositivo di segnalazione acustica deve essere usato con la massima moderazione e solamente ai fini della sicurezza stradale. La segnalazione deve essere la più breve possibile.
2. Fuori dei centri abitati l'uso del dispositivo di segnalazione acustica è consentito ogni qualvolta le condizioni ambientali o del traffico lo richiedano al fine di evitare incidenti, in particolare durante le manovre di sorpasso. Durante le ore notturne ovvero di giorno, se ne ricorre la necessità, il segnale acustico può essere sostituito da segnali luminosi a breve intermittenza mediante i proiettori di profondità, nei casi in cui ciò non sia vietato.
3. Nei centri abitati le segnalazioni acustiche sono vietate, salvo i casi di effettivo e immediato pericolo. Nelle ore notturne, in luogo delle segnalazioni acustiche, è consentito l'uso dei proiettori di profondità a breve intermittenza.
4. In caso di necessità, i conducenti dei veicoli che trasportano feriti o ammalati gravi sono esentati dall'obbligo di osservare divieti e limitazioni sull'uso dei dispositivi di segnalazione acustica.
5. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 63.510 a lire 254.030.

Art. 155. Limitazione dei rumori.

1. Durante la circolazione si devono evitare rumori molesti causati sia dal modo di guidare i veicoli, specialmente se a motore, sia dal modo in cui è sistemato il carico e sia da altri atti connessi con la circolazione stessa.
2. Il dispositivo silenziatore, qualora prescritto, deve essere tenuto in buone condizioni di efficienza e non deve essere alterato.
3. Nell'usare apparecchi radiofonici o di riproduzione sonora a bordo dei veicoli non si devono superare i limiti sonori massimi di accettabilità fissati dal regolamento.
4. I dispositivi di allarme acustico antifurto installati sui veicoli devono limitare l'emissione sonora ai tempi massimi previsti dal regolamento e, in ogni caso, non devono superare i limiti massimi di esposizione al rumore fissati dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° marzo 1991.
5. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 63.510 a lire 254.030.

Le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative applicabili in materia di circolazione sono contenute nel vigente Codice della Strada. In particolare è interessante conoscere le norme contenute nel titolo VIII di tale codice che riguardano "Le norme di comportamento".

Le disposizioni legislative sono completate da disposizioni regolamentari. Nell'allegato D al presente testo sono riportate le principali norme al riguardo.

A titolo esemplificativo le norme che si consiglia di conoscere concernono gli obblighi inerenti la velocità ed i suoi limiti, la mano da tenere, le precedenze, i sorpassi, le distanze di sicurezza, gli incroci su strade di montagna, l'uso di segnalazioni visive e di illuminazione dei veicoli e quella acustica, la limitazione dei rumori, le fermate e le soste, l'ingombro delle carregiate, il carico dei veicoli ed il trasporto di persone e cose sugli stessi, la durata della guida dei veicoli industriali e i documenti di viaggio ad essa attinenti, la circolazione sulle autostrade e le strade extraurbane, la guida in stato di ebrezza, gli obblighi del conducente in caso di incidente, ed infine, gli obblighi verso funzionari, ufficiali ed agenti.

La maggioranza delle norme riportate nell'allegato D ed attinenti alle materie surriportate non abbisognano di commenti particolari essendo costituite da precetti chiari e puntuali.

*Disposizioni
legislative
regolamentari ed
amministrative*

TITOLO V - NORME DI COMPORTAMENTO

Art. 142. Limiti di velocità.

1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane di scorrimento, previa l'apposizione degli appositi segnali.
2. Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro dei lavori pubblici. Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari. Il Ministro dei lavori pubblici può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive e comunque contrastanti con i criteri di cui al comma 1. Lo stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario; in caso di mancato adempimento, il Ministro dei lavori pubblici può procedere direttamente alla esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario.
3. Le seguenti categorie di veicoli non possono superare le velocità sottoindicate:
 - a) ciclomotori: 45 km/h;
 - b) autoveicoli o motoveicoli utilizzati per il trasporto delle merci pericolose rientranti nella classe 1 figurante in allegato all'accordo di cui all'articolo 168, comma 1, quando viaggiano carichi: 50 km/h fuori dei centri abitati; 30 km/h nei centri abitati;
 - c) macchine agricole e macchine operatrici: 40 km/h se montati su pneumatici o su altri sistemi equipollenti; 15 km/h in tutti gli altri casi;
 - d) quadricicli: 80 km/h fuori dei centri abitati;
 - e) treni costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio di cui alle lettere h), i) e l) dell'art. 54, comma 1: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;
 - f) autobus e filobus di massa complessiva a pieno carico superiore a 8 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;
 - g) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t e fino a 12 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;
 - h) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 12 t: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;
 - i) autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 5 t se adoperati per il trasporto di persone ai sensi dell'art. 82, comma 6: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;
 - l) mezzi d'opera quando viaggiano a pieno carico: 40 km/h nei centri abitati; 60 km/h fuori dei centri abitati.
4. Nella parte posteriore dei veicoli di cui al comma 3, ad eccezione di quelli di cui alle lettere a) e b), devono essere indicate le velocità massime consentite. Qualora si tratti di complessi di veicoli, l'indicazione del limite è portata sui rimorchi ovvero sui semirimorchi. Sono comunque esclusi da tale obbligo gli autoveicoli militari ricompresi nelle lettere c), g), h) ed i) del comma 3, quando siano in dotazione alle Forze armate, ovvero ai Corpi ed organismi indicati nell'articolo 138, comma 11.
5. In tutti i casi nei quali sono fissati limiti di velocità restano fermi gli obblighi stabiliti dall'art. 141.
6. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento (1).
7. Chiunque non osserva i limiti minimi di velocità, ovvero supera i limiti massimi di velocità, non oltre 10 km/h, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 63.510 a lire 540.000.

8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 254.030 a lire 1.016.140.
9. Chiunque supera di oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 635.090 a lire 2.540.350. Da tale violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Se la violazione è commessa da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione della stessa è da tre a sei mesi.
10. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 38.100 a lire 152.420.
11. Se le violazioni di cui ai commi 7, 8 e 9 sono commesse alla guida di uno dei veicoli indicati al comma 3, lettere b), e), f), g), h), i) e l) le sanzioni ivi previste sono raddoppiate.
12. Quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del comma 9, la sanzione amministrativa accessoria è della sospensione della patente da due a sei mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Se la violazione è commessa da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione della stessa è da quattro a otto mesi.

(1) Per l'art. 1, d.m. 29 ottobre 1997, nell'impiego di apparecchi automatici per gli accertamenti della velocità deve essere applicata una riduzione pari al 5%, con un minimo di 5 km/h. Nella riduzione è compresa anche la tolleranza strumentale.

1 - LIMITAZIONI DELLA VELOCITA' (ARTT. 141, 142 C.S.)

Art. 343. - *Limitazioni temporanee di velocità (art. 142 C.s.).*

1. In prossimità di scuole, istituti, campi sportivi, o quando si svolgono manifestazioni varie, possono essere imposti su una strada o parte di essa, a cura dell'ente proprietario, limiti temporanei di velocità per tutto il periodo o i periodi di tempo della giornata, nei quali tale limitazione sia ritenuta necessaria ai fini della sicurezza della circolazione. L'imposizione di questi limiti deve essere portata a conoscenza dei conducenti mediante i prescritti segnali.
2. L'ente proprietario della strada, qualora sussistano particolari situazioni di pericolo, può prescrivere lungo il tratto di strada interessato, opportune limitazioni di velocità mediante i prescritti segnali.

CAPITOLO V

- **Provvedimenti da prendere in caso di incidenti**
- **Norme comportamentali nei confronti dell'utenza portatrice di handicap**

*Prevenzione
degli incidenti e
provvedimenti
da prendersi in
caso di incidente*

Il conducente in caso di investimento di persona ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente alla persona investita.

Il conducente che in caso di investimento di persona non ottempera all'obbligo di fermarsi è punito con l'arresto fino a quattro mesi.

Il conducente che in caso di investimento omette di prestare l'assistenza occorrente alla persona investita è punito con la reclusione da quattro a sei mesi e con la multa da lire centoventicinquemila a lire cinquecentomila. Se da tale condotta deriva un aggravamento delle lesioni la pena è aumentata; se deriva la morte la pena è raddoppiata. Qualora l'investimento derivi da colpa si applicano le norme sul concorso di reati.

Il conducente che si fermi ed occorrendo presti assistenza alla persona investita mettendosi immediatamente a disposizione degli agenti di polizia giudiziaria, non è soggetto all'arresto preventivo stabilito per il caso di flagranza di reato e le pene da infliggere possono essere ridotte di un terzo.

Il conducente che fugge dopo un investimento è in ogni caso passibile di arresto preventivo.

Il conducente deve anche intervenire in modo da limitare, per quanto possibile, i danni.

In caso di incendio bisogna far allontanare i viaggiatori dal veicolo. Si cercherà dopo di domare, ove possibile, le fiamme facendo uso di estintori o di coperte. Nel caso che non si riesca o vi è pericolo per l'incolumità pubblica occorrerà fermare il traffico ed informare i vigili del fuoco.

Per il risarcimento del danno nell'ipotesi che l'assicurazione è estesa anche all'incendio bisogna produrre il certificato rilasciato dall'Autorità di Pubblica Sicurezza alla quale è stato denunciato l'incidente.

Se l'assicurazione è estesa anche al furto, il risarcimento del danno potrà essere richiesto solo esibendo la dichiarazione di chiusura di inchiesta rilasciata dal Tribunale.

Nel caso di incidente che interessa soltanto le cose si può usare (non obbligatorio) il modulo di "Constatazione amichevole di incidente" rispondendo a tutte le chiamate in esso contenute.

In questa ipotesi l'incidente si presume avvenuto secondo la dinamica e con i danni riportati nel modulo, salvo diverso accertamento effettuato dalla Compagnia di Assicurazione.

La procedura sopra indicata riduce i tempi per il risarcimento dei danni.

Nel caso di incidenti con feriti, è opportuno far intervenire gli Organi di Polizia Giudiziaria, per le constatazioni del caso.

E' sempre buona norma, soprattutto per i conducenti degli autobus dei servizi pubblici:

- a) annotare esattamente le generalità del conducente antagonista, il tipo di veicolo, il numero della polizza e la denominazione della Compagnia di Assicurazione.
- b) rilevare tutti gli elementi utili per ricostruire esattamente la dinamica del sinistro: eventuali tracce di frenatura, parti rotte o deformate dei veicoli, larghezza della carreggiata, condizioni dei battistrada dei pneumatici, caratteristiche della strada, condizioni atmosferiche ecc.;
- c) chiedere dichiarazioni scritte a eventuali testimoni;
- d) circoscrivere, in maniera che non vengano modificate, le tracce che possano consentire di ricostruire la dinamica dell'incidente.

La denuncia alla Compagnia di Assicurazione va fatta quanto prima possibile, fornendo tutti gli elementi sopra elencati.

I conducenti di autobus redigeranno apposito rapporto, contenente tutti gli elementi sopra riportati, che inoltreranno alla Direzione di Esercizio dell'Azienda, la quale farà la denuncia alla Compagnia di Assicurazione.

Gli incidenti, norme di comportamento e responsabilità dei conducenti

- Il conducente che fugge dopo un investimento è in ogni caso passibile di arresto preventivo.
- È sempre opportuno, in caso di incidente, in particolare con danni alle persone, richiedere l'intervento delle autorità in servizio di polizia stradale.
- Va ricordato che l'obbligo di soccorrere le persone coinvolte in un incidente spetta a tutti coloro che si trovano sul luogo o che vi giungono.
- Il Codice penale punisce l'omissione di soccorso a norma dell'art. 593, con la reclusione fino a tre mesi e la multa. L'operazione di soccorso deve essere portata in modo molto attento, tenendo presente che la prima regola del soccorritore deve essere quella di arrecare minor danno possibile all'infortunato evitando di aggravarne le condizioni. Ciò è conseguibile osservando le seguenti regole.
- Salvo il caso di imminente pericolo, evitare di spostare il ferito, fino all'intervento di personale medico. Coprire l'infortunato con un plaid, una coperta o altro, per tenerlo caldo: cercare di adagiarlo su un fianco cercando specie se si temono lesioni alla colonna vertebrale, di non piegare il corpo e di non far ruotare il capo.
- Per spostare il ferito il metodo migliore è quello di posarlo su di una coperta o di un telo e di trascinarlo in senso longitudinale. Se non è possibile, si afferra il ferito per le ascelle, tenendo fermo il capo e lo si trascina senza curvare il corpo.
- Se il ferito, presenta pallore, temperatura epidermica bassa, sudore freddo sulla fronte, brividi, agitazione, si è probabilmente in presenza di uno stato di shock provocato da emorragia. In tal caso il ferito va posto in posizione supina con le gambe sollevate, per favorire l'afflusso di sangue agli organi vitali.
- Se l'emorragia è esterna, occorre tamponarla con un pacchetto di medicazione, o con mezzi di fortuna (*fazzoletti, indumenti*) operando una forte pressione con le mani. Solo in caso di emorragie gravi è consigliabile usare il laccio emostatico.
- In caso di difetto di respirazione, praticare al ferito la respirazione artificiale.
- In caso di incendio, conseguente ad un incidente, l'intervento deve essere fatto con la massima rapidità, considerato che il carburante presente nei serbatoi dei veicoli, è soggetto ad esplodere con conseguenze facilmente intuibili.
- In primo luogo si dovranno estrarre dai veicoli le persone eventualmente coinvolte nell'incidente, e, se presentano ustioni, avvolgerle in una coperta per evitare la dispersione del calore corporeo. Nel fare questa operazione bisogna evitare di posare qualsiasi cosa sulle parti ustionate. Per lo spegnimento del veicolo vanno usati: estintori, coperte, terra, sabbia rammentando di non usare acqua che alimenta l'incendio in presenza di benzina.

TITOLO V - NORME DI COMPORTAMENTO

Art. 189. *Comportamento in caso di incidente.*

1. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona.
2. Le persone coinvolte in un incidente devono porre in atto ogni misura idonea a salvaguardare la sicurezza della circolazione e, compatibilmente con tale esigenza, adoperarsi affinché non venga modificato lo stato dei luoghi e disperse le tracce utili per l'accertamento delle responsabilità.
3. Ove dall'incidente siano derivati danni alle sole cose, i conducenti e ogni altro utente della strada coinvolto devono inoltre, ove possibile, evitare intralcio alla circolazione, secondo le disposizioni dell'art. 161. Gli agenti in servizio di polizia stradale, in tali casi, dispongono l'immediata rimozione di ogni intralcio alla circolazione, salva soltanto l'esecuzione, con assoluta urgenza, degli eventuali rilievi necessari per appurare le modalità dell'incidente.
4. In ogni caso i conducenti devono, altresì, fornire le proprie generalità, nonché le altre informazioni utili, anche ai fini risarcitori, alle persone danneggiate o, se queste non sono presenti, comunicare loro nei modi possibili gli elementi sopraindicati.
5. Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, non ottempera all'obbligo di fermarsi in caso di incidente, con danno alle sole cose, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 254.030 a lire 1.016.140.
6. Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, in caso di incidente con danno alle persone, non ottempera all'obbligo di fermarsi è punito con la reclusione fino a quattro mesi. Il conducente che si sia dato alla fuga è in ogni caso passibile di arresto. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da tre mesi ad un anno, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI.
7. Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, non ottempera all'obbligo di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite è punito con la reclusione fino a dodici mesi e con la multa fino a lire duemilioni.
8. Il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di omicidio colposo o di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato.
9. Chiunque non ottempera alle disposizioni di cui ai commi 2, 3 e 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 127.020 a lire 508.070.

10 - CIRCOLAZIONE DELLE PERSONE DEDITE ALL'ALCOOL E DEGLI INVALIDI (ARTT. 186-188 C.S.)

Art. 381. - *Strutture e segnaletica per la mobilità delle persone invalide (art. 188 C.s.).*

1. Ai fini di cui all'articolo 188, comma 1, del codice, gli enti proprietari della strada devono allestire e mantenere funzionali ed efficienti tutte le strutture per consentire ed agevolare la mobilità delle persone invalide.
2. Per la circolazione e la sosta dei veicoli a servizio delle persone invalide con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta, il sindaco rilascia apposita autorizzazione in deroga, previo specifico accertamento sanitario. L'autorizzazione è resa nota mediante l'apposito "contrassegno invalidi" di cui alla figura V.4. Il contrassegno è strettamente personale, non è vincolato ad uno specifico veicolo ed ha valore su tutto il territorio nazionale. L'indicazione delle strutture di cui al comma 1 deve essere resa nota mediante il segnale di "simbolo di accessibilità" di cui alla figura V.5.
3. Per il rilascio della autorizzazione di cui al comma 2, l'interessato deve presentare domanda al sindaco del comune di residenza, nella quale, oltre a dichiarare sotto la propria responsabilità i dati personali e gli elementi oggettivi che giustificano la richiesta, deve presentare la certificazione medica rilasciata dall'ufficio medico-legale dell'Unità Sanitaria Locale di appartenenza, dalla quale risulta che nella visita medica è stato espressamente accertato che la persona per la quale viene chiesta l'autorizzazione ha effettiva capacità di deambulazione sensibilmente ridotta. L'autorizzazione ha validità 5 anni. Il rinnovo avviene con la presentazione del certificato del medico curante che confermi il persistere delle condizioni sanitarie che hanno dato luogo al rilascio. Conservano la loro validità le autorizzazioni e i corrispondenti "contrassegni invalidi" già rilasciati. All'atto del rinnovo, il contrassegno dovrà essere adeguato alle presenti norme.
4. Per le persone invalide a tempo determinato in conseguenza di infortunio o per altre cause patologiche, l'autorizzazione può essere rilasciata a tempo determinato con le stesse modalità di cui al comma 3. In tal caso, la relativa certificazione medica deve specificare il presumibile periodo di durata della invalidità.
5. Nei casi in cui ricorrono particolari condizioni di invalidità della persona interessata, il sindaco può, con propria ordinanza, assegnare a titolo gratuito un adeguato spazio di sosta individuato da apposita segnaletica indicante gli estremi del "contrassegno invalidi" del soggetto autorizzato ad usufruirne (fig. II.79/a). Tale agevolazione può essere concessa nelle zone ad alta densità di traffico, dietro specifica richiesta da parte del detentore del "contrassegno invalidi". Questi deve, di norma, essere abilitato alla guida e deve disporre di un autoveicolo.
6. Gli schemi delle strutture e le modalità di segnalamento delle stesse, nonché le modalità di apposizione della segnaletica necessaria e quant'altro utile alla realizzazione delle opere indicate nel comma 1, sono determinati con apposito disciplinare tecnico, approvato dal Ministro dei lavori pubblici sentito il Ministro della sanità.

*Denuncia del
sinistro*

La denuncia, deve contenere il numero di polizza, la data, il luogo e le modalità del fatto, l'indicazione delle conseguenze, il nome dei danneggiati e degli eventuali testimoni.

In caso di sinistro mortale o di notevole gravità, la denuncia deve essere preceduta da telegramma.

Devono seguire, sempre con tempestività, le notizie, i documenti e gli atti giudiziari relativi al sinistro stesso.

- Modulo di constatazione amichevole: per il caso di scontro tra veicoli soggetti all'assicurazione obbligatoria la Legge 39/77 "miniforma" ha in-

trodotto l'uso di un modulo di denuncia unificato detto "constatazione amichevole di incidente" da compilarsi da parte dei conducenti. Ove il modulo sia firmato congiuntamente da entrambi i conducenti si presume - fino a prova contraria dell'assicuratore - che i fatti e le conseguenze siano quelle ivi indicate.

Nessuna sanzione è peraltro prevista per l'omissione di tale adempimento.

E' comunque consigliabile, anche per una migliore rispondenza alle esigenze amministrative e per una più rapida evasione della pratica di sinistro, ricorrere all'esatto uso di detto modulo.

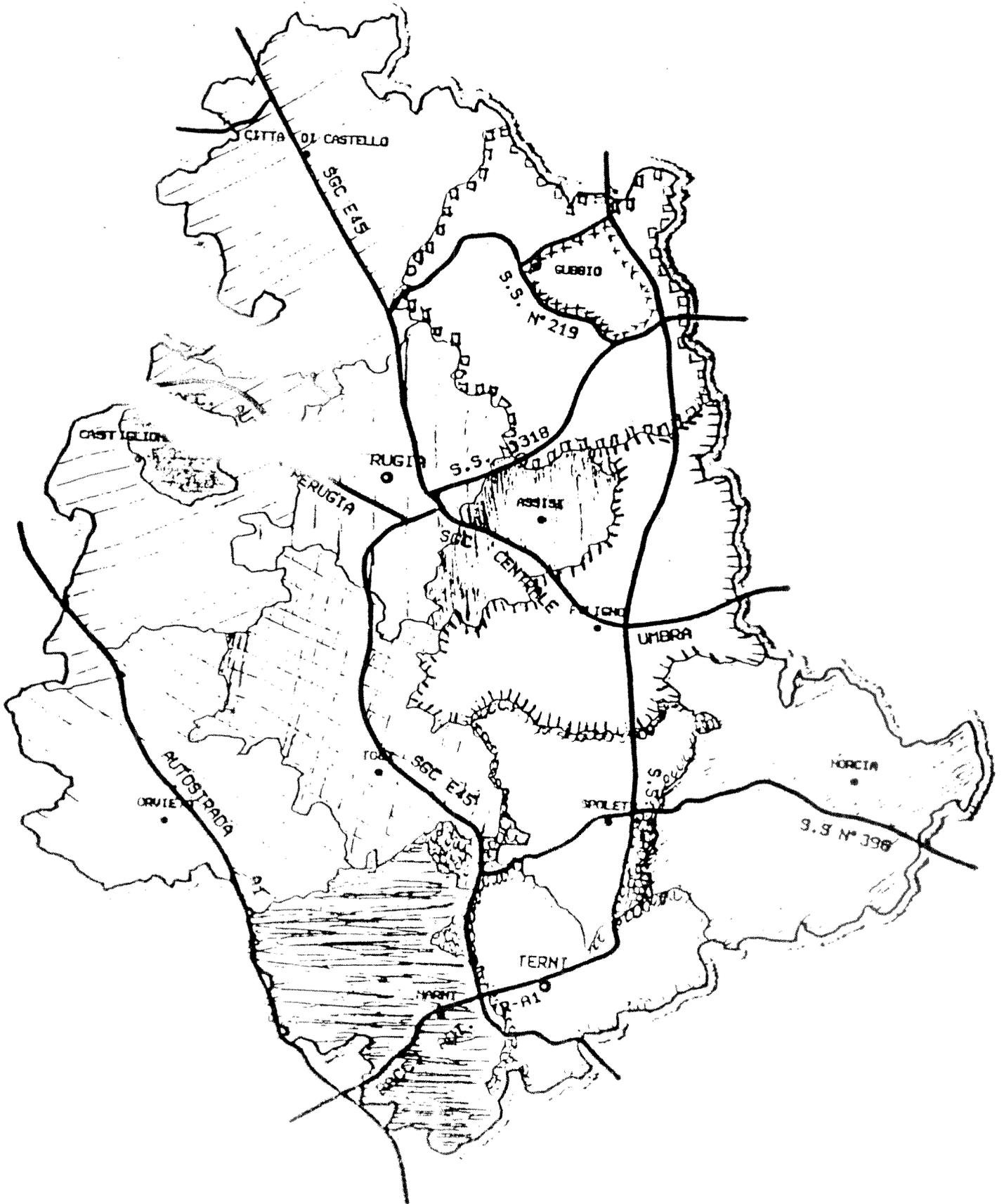
Per esempio, sia pure limitatamente ai danni a cose o per lesioni a persona non aventi carattere permanente, guarite entro 40 giorni, l'adozione di detto modulo - unitamente agli altri adempimenti previsti dalla Legge (art. 3 Legge 39/77) - consente una procedura di liquidazione particolarmente abbreviata.

TITOLO V - NORME DI COMPORTAMENTO

Art. 188. *Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide.*

1. Per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide gli enti proprietari della strada sono tenuti ad allestire e mantenere apposite strutture, nonché la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di esse, secondo quanto stabilito nel regolamento.
2. I soggetti legittimati ad usufruire delle strutture di cui al comma 1 sono autorizzati dal sindaco del comune di residenza nei casi e con limiti determinati dal regolamento e con le formalità nel medesimo indicate.
3. I veicoli al servizio di persone invalide autorizzate a norma del comma 2 non sono tenuti all'obbligo del rispetto dei limiti di tempo se lasciati in sosta nelle aree di parcheggio a tempo determinato.
4. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne faccia uso improprio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 127.020 a lire 508.070.
5. Chiunque usa delle strutture di cui al comma 1, pur avendone diritto, ma non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 63.510 a lire 254.030.

RETE STRADALE





TAV. II DELIMITAZIONE DEI COMPRESORI

Legge Regionale 3 giugno 1975, n. 40

