

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 dicembre 1992, n. 495
Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87 della Costituzione;

Vista la legge 13 giugno 1991, n. 190, ed in particolare l'articolo 3 il quale prevede che con decreto del Presidente della Repubblica sono emanate norme regolamentari per l'esecuzione e l'attuazione del codice della strada;

Visto l'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso nell'adunanza generale del 30 novembre 1992;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 10 dicembre 1992;

Sulla proposta dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti;

E M A N A

il seguente regolamento:

Titolo I

DISPOSIZIONI GENERALI

(Paragrafo) 1. DEFINIZIONI E CLASSIFICAZIONI DI CARATTERE GENERALE
(Artt. 1-3 Codice della Strada)

Titolo I

DISPOSIZIONI GENERALI

(Paragrafo) 1. DEFINIZIONI E CLASSIFICAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Art. 1 (Art. 1 Cod. Str.)

(Relazione annuale)

1. La relazione annuale, predisposta dalla Presidenza del Consiglio sulla base di specifici rapporti e indagini, riguardanti i diversi profili sociali, ambientali ed economici della circolazione e della sicurezza stradale e' trasmessa alla Presidenza del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati entro il 30 giugno. I rapporti e le indagini sono elaborati dai ministeri, anche avvalendosi dell'apporto di studi e ricerche effettuati da istituzioni, pubbliche e private, particolarmente qualificate nel settore.

2. La relazione annuale di cui al comma 1 viene trasmessa entro il 30 aprile al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, che fa conoscere il suo parere entro quarantacinque giorni dall'invio.

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato e' stato redatto ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali e' operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

NOTE AL DECRETO

Nota al titolo:

- Le disposizioni del nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) sono pubblicate nel suppl. ord. n. 79 alla Gazzetta Ufficiale - serie generale - n. 114 del 18 maggio 1992.

Note alle premesse

- L'art. 87, comma quinto, della Costituzione conferisce al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

- Il testo dell'art. 3 della legge 13 giugno 1991, n. 190 (Delega al Governo per la revisione delle norme

concernenti la disciplina della circolazione stradale) e' il seguente:

"Art. 3. - 1. Entro il termine di cui all'art. 1 il Governo, ai sensi dell'art. 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, adotta norme regolamentari per l'esecuzione e l'attuazione delle disposizioni del codice della strada, con contestuale abrogazione del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, e delle altre norme regolamentari incompatibili, e adeguando le disposizioni regolamentari concernenti la segnalazione stradale alle norme contenute nelle direttive comunitarie e agli accordi internazionali in materia, fissando altresì i criteri dell'uniforme pianificazione cui debbono attenersi gli enti cui spetta l'apposizione della segnaletica stradale e tenendo comunque conto di quanto già disposto in attuazione dell'art. 19-bis del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, introdotto dall'art. 18 della legge 18 marzo 1988, n. 111.

2. Entro lo stesso termine di cui all'art. 1 i Ministri competenti per materia, ai sensi dell'art. 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, adottano, con proprio decreto, norme regolamentari per l'esecuzione e l'attuazione delle disposizioni del codice della strada che investano la loro esclusiva competenza, nonché norme regolamentari per la riorganizzazione di uffici od organi, compresi quelli delle aziende od amministrazioni autonome, dei rispettivi dicasteri, in funzione delle nuove o diverse competenze ad essi affidate. Potrà all'occorrenza essere prevista l'istituzione di organismi consultivi e di studio necessari per l'attuazione del codice della strada.

3. I regolamenti di cui ai commi 1 e 2 dovranno ispirarsi ai criteri della efficienza e produttività dell'amministrazione e della semplificazione e snellimento delle procedure, riducendo al massimo, anche in funzione della prevalente natura degli istituti e dei provvedimenti l'intervento di più uffici nel procedimento ed eliminando in ogni caso duplicazioni di competenze e di controlli".

- Il testo dell'art. 17, comma 1 della legge 23 agosto 1988, n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri) e' il seguente:

"Art. 17 (Regolamenti). - 1. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato che deve pronunciarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possono essere emanati regolamenti per disciplinare:

a) l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi;
b) l'attuazione e l'integrazione delle leggi e dei decreti legislativi recanti norme di principio, esclusi quelli relativi a materie riservate alla competenza regionale;

c) le materie in cui manchi la disciplina da parte di leggi o di atti aventi forza di legge, sempre che non si tratti di materie comunque riservate alla legge;

d) l'organizzazione ed il funzionamento delle amministrazioni pubbliche secondo le disposizioni dettate dalla legge;

e) l'organizzazione del lavoro ed i rapporti di lavoro dei pubblici dipendenti in base agli accordi sindacali.

Art. 2 (Art. 2 Cod. Str.)

(Classificazione delle strade)

1. Il decreto del Ministro dei lavori pubblici di classificazione

delle strade statali esistenti alla data del 1° gennaio 1993 e' predisposto sulla base degli elenchi previsti dalla legge 21 aprile 1962, n. 181, rivisti ed aggiornati secondo i criteri di cui agli articoli 2 e 13, comma 4, del codice. Le strade statali, che saranno costruite successivamente all'entrata in vigore del codice, sono classificate secondo i criteri stabiliti dall'articolo 2 del codice e con le modalita' e nei termini di cui al comma 3.

2. Per la classificazione delle strade statali esistenti il Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale trasmette i dati necessari per la classificazione e per gli aggiornamenti da apportare, traendoli dalle acquisizioni di cui all'articolo 13, comma 8, del codice, agli enti tenuti al parere richiesto dall'articolo 2, comma 8, del codice entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del codice; gli enti richiesti trasmettono il loro parere all'Ispettorato generale nei tre mesi successivi. Il decreto di classificazione e' soggetto a registrazione nell'archivio nazionale delle strade di cui all'articolo 226 del codice e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

3. Per le strade statali di nuova costruzione viene rispettata la procedura indicata dal comma 2; i termini previsti decorrono dalla definizione del collaudo della strada. Se la strada entra in esercizio prima dello scadere dei termini suddetti, all'atto della definizione del collaudo, il Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, emette una classificazione provvisoria secondo i criteri di legge.

4. Per le strade non statali, i decreti di classificazione relativi a strade esistenti e di nuova costruzione di interesse regionale ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, articolo 87 e dell'articolo 2, comma 8, del codice, sono emanati dagli organi regionali competenti. Il Presidente della Regione procede alla trasmissione del decreto di classificazione entro trenta giorni dalla pubblicazione nel Bollettino regionale al Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, che provvede all'aggiornamento dell'archivio nazionale di cui all'articolo 226 del codice. L'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale puo' formulare osservazioni, previo parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

5. La classificazione delle strade provinciali, esistenti e di nuova costruzione, e' effettuata dagli organi regionali competenti. Viene rispettata la ulteriore procedura prevista dal comma 4.

6. La classificazione delle strade comunali, esistenti e di nuova costruzione, e' effettuata dagli organi regionali competenti. Viene rispettata la ulteriore procedura prevista dal comma 4.

7. I provvedimenti di classificazione hanno effetto dall'inizio del secondo mese successivo a quello nel quale essi sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e, negli altri casi, nel Bollettino regionale.

8. Nelle more degli adempimenti di cui all'articolo 2, comma 8, del codice, le disposizioni relative alla sicurezza della circolazione connesse alla classificazione delle strade di cui all'articolo 2, comma 2, del codice, si applicano alle strade esistenti che hanno caratteristiche corrispondenti a quelle individuate dall'articolo 2, comma 3, del codice per ciascuna classe di strada.

9. Nella attuazione dell'articolo 2, comma 8, del codice si applica, per quanto compatibile, la legge 29 novembre 1980, n. 922 ed i relativi decreti di attuazione. La classificazione prevista dalla legge sopracitata individua gli itinerari internazionali ed e' aggiuntiva rispetto a quella di cui all'articolo 2, comma 8, del codice.

NOTE AL REGOLAMENTO

Note all'art. 2:

- La legge 21 aprile 1962, n. 181, reca: "Modifiche alla legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS)".

- Il testo dell'art. 87 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 (Attuazione della delega di cui all'art. 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382) e' il seguente:

"Art. 87 (Viabilita', acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale). - Le funzioni amministrative relative alla materia "viabilita', acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale" concernono: le strade e la loro classificazione, escluse le strade statali e le autostrade; gli acquedotti di interesse regionale, le opere pubbliche di qualsiasi natura, anche di edilizia residenziale pubblica, che si eseguono nel territorio di una regione.

D'intesa tra Stato e regioni le strade statali possono essere classificate come regionali e viceversa".

La legge 29 novembre 1980, n. 922 reca: "Adesione all'accordo europeo sulle grandi strade a traffico internazionale (AGR), con allegati, aperto alla firma a Ginevra dal 15 novembre 1975 al 31 dicembre 1976, e sua esecuzione".

Con decreto ministeriale 14 febbraio 1984 (pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale 6 agosto 1984, n. 215), integrato dal decreto ministeriale 9 gennaio 1992 (pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 27 del 3 febbraio 1992), e' stata disposta la "classificazione dei tronchi di strade ed autostrade statali e in concessione costituenti la nuova rete degli itinerari internazionali nell'ambito dei capisaldi individuati dalla legge 29 novembre 1980, n. 922".

Art. 3 (Art. 2 Cod. Str.)

(Declassificazione delle strade)

1. Nei casi previsti dall'articolo 2, comma 9, del codice, il decreto di declassificazione, e' emanato, per le strade statali, dal Ministro dei lavori pubblici, e, negli altri casi, dal Presidente della regione, nel rispetto delle competenze istituzionali degli enti proprietari delle strade.

2. La proposta di declassificazione viene deliberata, per le strade statali, dall'ANAS e, negli altri casi, dai competenti organi regionali e locali, sulla base di specifica relazione tecnica predisposta dal competente assessorato. La procedura di declassificazione e' disciplinata dall'articolo 2, comma 4.

3. La sopravvenuta non rispondenza delle strade alle caratteristiche tecniche o costruttive, anche a seguito dell'applicazione dell'articolo 13, commi 1, 2 e 3, del codice, e agli scopi funzionali di cui al suddetto articolo 13, costituiscono ulteriori casi di declassificazione.

4. L'accertamento e' avviato dagli uffici tecnici dell'assessorato competente, anche su segnalazione di cittadini o associazioni di utenti della strada.

5. I provvedimenti di declassificazione sono trasmessi, entro sessanta giorni dalla pubblicazione nel Bollettino regionale, all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, che li registra nell'archivio nazionale delle strade di cui all'articolo 226 del codice.

6. I provvedimenti di declassificazione hanno effetto dall'inizio del secondo mese successivo a quello nel quale essi sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e, negli altri casi, nel Bollettino regionale.

Art. 4 (Art. 2 Cod. Str.)

(Passaggi di proprieta' fra enti proprietari delle strade)

1. Qualora per variazioni di itinerario o per varianti alle strade

esistenti, ovvero per esigenze socio-economiche o per altri motivi, in funzione delle caratteristiche di cui alle lettere A-B e C dell'articolo 2, comma 6, del codice, si rende necessario il trasferimento di strade, o di tronchi di esse, fra gli enti proprietari, fatto salvo quanto previsto all'articolo 3, si provvede a norma dei commi seguenti.

2. L'assunzione e la dismissione di strade statali o di singoli tronchi avvengono con decreto del Ministro dei lavori pubblici, su proposta dei compartimenti ANAS competenti, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di amministrazione dell'ANAS. Per le strade non statali il decreto e' emanato dal Presidente della regione competente su proposta degli enti proprietari interessati, con le modalita' previste dall'articolo 2, commi 4, 5, e 6.

3. In deroga alla procedura di cui al comma 2, i tratti di strade statali dismessi a seguito di varianti, che non alterano i capisaldi del tracciato della strada, perdono di diritto la classifica di strade statali e, ove siano ancora utilizzabili, sono obbligatoriamente trasferiti alla provincia o al comune.

4. La consegna all'ente nuovo proprietario della strada deve formare oggetto di apposito verbale da redigersi entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione del decreto del Ministro dei lavori pubblici nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica. Per i tratti di strade statali dismessi a seguito di costruzione di varianti e per i tratti di strada interni agli abitati regolarmente delimitati come traverse interne, la consegna all'ente nuovo proprietario della strada deve avvenire entro sessanta giorni dalla notifica effettuata dal Capo del compartimento dell'ANAS competente.

5. Qualora l'amministrazione che deve prendere in consegna la strada, o tronco di essa, non interviene nel termine fissato, l'amministrazione cedente e' autorizzata a redigere il relativo verbale di consegna alla presenza di due testimoni, a notificare all'amministrazione inadempiente, mediante ufficiale giudiziario, il verbale di consegna e ad apporre agli estremi della strada dismessa, o dei tronchi di essa, appositi cartelli sui quali vengono riportati gli estremi del verbale richiamato.

6. L'ente cedente la strada, o tronco di essa, e' tenuto a comunicare le variazioni di classifica conseguenti all'applicazione dei commi precedenti all'archivio nazionale delle strade di cui all'articolo 226 del codice.

Art. 5 (Art. 3 Cod. Str.)

(Altre definizioni stradali e di traffico; rinvio)

1. Le altre definizioni stradali e di traffico di specifico rilievo tecnico di cui all'articolo 3, comma 2, del codice sono contenute nelle singole disposizioni del presente regolamento riguardanti le varie materie.

2. Le definizioni di barriere architettoniche e di accessibilita' anche per persone con ridotta o impedita capacita' motoria o sensoriale sono quelle contenute nel decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

Nota all'art. 5:

- Il decreto ministeriale 14 giugno 1989, n. 236 (pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 145 del 23 giugno 1989) reca: "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilita', l'adattabilita' e la visitabilita' degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche".

Titolo I

DISPOSIZIONI GENERALI

(Paragrafo) 2. DISPOSIZIONI GENERALI SULLA CIRCOLAZIONE

(Artt. 5 - 6 Codice della Strada)

Art. 6 (Art. 5 Cod. Str.)

(Limitazioni alla circolazione. Condizioni e deroghe)

1. Il decreto del Ministro dei lavori pubblici, contenente le direttive ai prefetti, di cui all'articolo 5, comma 1, del codice, viene emanato entro il 30 ottobre e contiene le prescrizioni applicabili per l'anno o fino ad un triennio successivi. Il decreto e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica entro trenta giorni dalla emanazione; eventuali rettifiche o modificazioni devono essere pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e comunicate tempestivamente all'utenza a mezzo del CCISS di cui all'articolo 73 del presente regolamento.

2. Con il decreto di cui al comma 1, riguardante la circolazione sulle strade fuori dei centri abitati, sono indicati i giorni nei quali e' vietata, nel rispetto delle condizioni e delle deroghe indicate nei provvedimenti di cui ai commi 4 e 5, la circolazione degli autoveicoli per il trasporto di cose indicati dal comma 3; tra detti giorni sono compresi:

- a) i giorni festivi;
- b) altri particolari giorni, in aggiunta a quelli festivi;
- c) l'eventuale o eventuali giorni precedenti o successivi a quelli indicati nelle lettere a) e b).

3. Il decreto di cui al comma 1 prescrive:

a) le fasce di orario, differenziate in relazione ai giorni indicati al comma 2, durante le quali vige il divieto di circolazione fuori dei centri abitati degli autoveicoli, per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti a trasporto eccezionale nonche' dei veicoli che trasportano merci pericolose di cui all'articolo 168, commi 1 e 4 del codice;

b) il termine massimo di tolleranza, rispetto alle fasce orarie di cui alla lettera precedente, che consente di circolare agli autoveicoli per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, provenienti dall'estero e dalla Sardegna o diretti all'estero ed alla Sardegna, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine e la destinazione del viaggio.

4. Con i provvedimenti previsti il Ministro dei lavori pubblici disciplina la facolta' di deroga esercitabile dai prefetti al divieto di cui al comma 3, al fine di garantire le fondamentali esigenze di vita delle comunita', sia nazionale che locali, nel rispetto delle migliori condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

5. Con il decreto di cui al comma 1 sono individuati i veicoli che trasportano cose o merci destinate a servizi pubblici essenziali o che soddisfano primarie esigenze della collettivita' da escludere dal divieto di circolazione; sono altresì escluse dal divieto i veicoli, appartenenti al servizio di polizia e della pubblica amministrazione circolanti per motivi di servizio.

Art. 7 (Art. 5 Cod. Str.)

(Modalita' e procedura per l'esercizio della diffida da parte del

Ministro dei lavori pubblici. Sostituzione in caso di inadempienza).

1. Il potere di diffida di cui all'articolo 5, comma 2, del codice, e' esercitato dal Ministro dei lavori pubblici, in tutti i casi in cui sia accertata l'inosservanza, da parte dell'ente proprietario della strada, delle disposizioni del codice e del presente regolamento nonche' delle leggi o degli atti aventi forza di legge da essi richiamate.

2. Il Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, per i fini di cui al comma 1, si avvale di informazioni, segnalazioni e denunce che siano pervenute dagli organi di cui all'articolo 12 del codice, da qualsiasi persona e da associazioni senza scopo di lucro che perseguano finalita' di

salvaguardia dell'ambiente.

3. Per assicurare l'attuazione operativa del servizio di cui all'articolo 11, comma 1, lettera e) del codice, gli organi di polizia stradale che, per ragioni di istituto, rilevano casi di inosservanza delle norme di cui al comma 1, sono tenuti a trasmettere specifico rapporto al capo del Compartimento dell'ANAS territorialmente competente. Il rapporto, cui viene allegata dettagliata relazione da parte dell'indicato ufficio statale periferico, viene trasmesso entro trenta giorni al Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale.

4. L'esercizio del potere di diffida nei riguardi dell'ente proprietario della strada puo' essere esercitato dal Ministro dei lavori pubblici, quando ne ricorrano le condizioni, anche d'ufficio.

5. Il provvedimento di diffida, predisposto dal competente ufficio dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, puo' essere emanato, su delega del Ministro dei lavori pubblici, dal dirigente preposto all'Ispettorato generale.

6. Il provvedimento di diffida deve indicare i casi accertati di inosservanza, senza che sia necessario specificare la fonte di infrazione o la denuncia, le prescrizioni normative che si ritengono violate e gli interventi ritenuti necessari per ovviarvi. E' fissato il termine, che non puo' essere, in genere, inferiore ai sessanta giorni, entro il quale l'ente proprietario deve ottemperare alla stessa. In caso di grave situazione di pericolo, il termine indicato puo' essere motivatamente ridotto.

7. Il provvedimento di diffida deve essere notificato all'ente proprietario della strada inadempiente secondo le vigenti disposizioni di legge.

8. Trascorso inutilmente il termine fissato nel provvedimento di diffida, il Ministro dei lavori pubblici ordina, con provvedimento notificato all'ente proprietario inadempiente, la immediata esecuzione delle opere necessarie incaricando chi deve provvedervi e le modalita' di essa.

9. Ultimata l'esecuzione delle opere, il Ministro dei lavori pubblici emette ordinanza-ingiunzione, a carico dell'ente diffidato, di rivalere completamente il Ministero dei lavori pubblici di tutte le somme erogate per l'esecuzione delle stesse, fissando il termine per il pagamento; in caso di inadempienza nel termine fissato, l'ordinanza-ingiunzione acquista immediata efficacia esecutiva ai sensi delle disposizioni di legge vigenti.

Art. 8 (Art. 6 Cod. Str.)

(Aree interne ai porti e aeroporti)

1. Ai fini delle competenze previste dall'articolo 6, comma 7, del codice, sono considerate aree interne ai porti e agli aeroporti quelle poste entro le recinzioni di confine: i confini sono definiti con appositi atti amministrativi emanati dalle competenti autorità marittime e aeroportuali, resi noti con idonee indicazioni.

Titolo I

DISPOSIZIONI GENERALI

(Paragrafo) 3. VEICOLI ECCEZIONALI E VEICOLI ADIBITI A TRASPORTI ECCEZIONALI

(Art. 10 Codice della Strada)

Art. 9 (Art. 10 Cod. Str.)

(Veicoli eccezionali e veicoli adibiti
a trasporti eccezionali)

1. Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti al trasporto eccezionale, di cui all'articolo 10, comma 16, del codice, sono determinate con le disposizioni che seguono.

a) Per i veicoli a motore non atti al traino:

a.1) dimensioni: entro o eccedenti i limiti fissati dall'articolo

61 del codice;

a.2) valore minimo della massa complessiva: 35 t;

a.3) velocita' massima calcolata per costruzione: 70 km/h.

b) Per i veicoli a motore atti al traino:

b.1) rapporto di traino non inferiore a 3 e non superiore a 6;

b.2) massa aderente non inferiore al 75% della massa complessiva massima;

b.3) velocita' massima calcolata per costruzione in servizio di traino: 40 km/h, con l'eccezione di cui al successivo punto b.4);

b.4) trasmissioni: e' ammesso l'attrezzaggio con trasmissioni che consentano di raggiungere una velocita' massima calcolata non superiore a 70 km/h nei casi sotto indicati e se il conseguimento di tale velocita' e' reso possibile da elementi costruttivi:

b.4.1) quando viaggiano isolati;

b.4.2) quando effettuano servizio di traino entro i limiti di dimensioni e massa ammessi dagli articoli 61 e 62 del codice e soddisfano le condizioni di cui al comma 5, dell'appendice III al titolo III;

b.4.3) quando agganciano un rimorchio riconosciuto per una massa complessiva di 42 t e formano una combinazione della massa massima di 72 t nel rispetto del rapporto di traino 1,45. In questo caso i veicoli della combinazione devono rispettare, oltre a tutte le norme tecniche specifiche per i veicoli eccezionali e per trasporti eccezionali, anche tutte le norme tecniche in vigore per i veicoli della categoria N3 ivi compresa l'iscrizione nella fascia d'ingombro. Non si effettua la prova di cui al comma 5, punto b) dell'appendice III al titolo III o della verifica ivi prevista del valore minimo della potenza specifica se la potenza del propulsore del veicolo trattore e' non inferiore a 259 kw. La massa complessiva di 42 t, nel caso di semirimorchi, e' riferita alla massa gravante sugli assi a terra del semirimorchio;

b.5) eventuali dispositivi limitatori di velocita', purché riconosciuti ammissibili e affidabili dalla Direzione generale della M.C.T.C., devono intendersi elementi costruttivi ai fini della valutazione della velocita' massima calcolata.

c) Per i veicoli rimorchiati:

c.1) valore della massa minima complessiva del rimorchio: 29 t; per i semirimorchi tale massa e' riferita a quella gravante sugli assi a terra;

c.2) velocita' di base ai fini del dimensionamento e dell'equipaggiamento, tenuto anche conto della pressione di gonfiaggio dei pneumatici, che in ogni caso non puo' superare i 10 bar:

c.2.1) 80 km/h se di massa complessiva da 29 a 42 t;

c.2.2) 40 km/h se di massa complessiva superiore a 42 t e sino a 80 t e, in ogni caso, per i limiti di sagoma eccedenti quelli dell'articolo 61 del codice;

c.2.3) 25 km/h se di massa complessiva superiore a 80 t. Per i veicoli rimorchiati eccezionali e per trasporti eccezionali, abbinabili a trattori classificati mezzi d'opera, la velocita' di base deve comunque essere non inferiore a 80 km/h.

d) Prove:

d.1) i valori delle masse eccezionali dichiarate dal costruttore possono essere ammessi a condizione che lo spunto in salita e la tenuta del freno di stazionamento risultino verificati sulle seguenti pendenze:

d.1.1) 18% per il veicolo isolato di cui al punto a);

d.1.2) 16% per lo spunto in salita e 18% per la tenuta del freno di stazionamento per il veicolo isolato di cui al punto b);

d.1.3) 8% per il complesso formato con un valore del rapporto di traino di 1,45;

d.1.4) 4,5% per il complesso formato con un valore del rapporto di traino uguale o superiore a 3;

d.2) per i singoli dispositivi e per le prove di prestazione, si fa riferimento alla normativa in vigore, in quanto applicabile. Per i veicoli di cui al punto b), ai fini della determinazione della massa rimorchiabile, dovrà altresì verificarsi che la potenza minima del propulsore installato sul veicolo a motore, riferita al valore massimo in tonnellate della combinazione che può formare con il veicolo rimorchiato, non risulti comunque inferiore a:

d.2.1) 1,76 kw/t per combinazioni della massa complessiva sino a 100 t con l'eccezione di cui al punto b.4);

d.2.2) 1,17 kw/t per combinazione della massa complessiva di oltre 150 t.

Per valori della massa complessiva della combinazione compresi tra 100 e 150 t, la potenza minima del propulsore deve essere quella risultante per interpolazione lineare tra 1,76 e 1,17 kw/t. Le potenze specifiche sopra indicate sono ridotte rispettivamente a 1,47 kw/t e 1,03 kw/t, oppure al valore interpolato tra 1,47 e 1,03, per la combinazione la cui massa complessiva sia compresa tra 100 e 150 t, per i veicoli trattori ad aderenza totale ed equipaggiati con rallentatori idraulici od elettrici idonei a superare la prova di cui al successivo punto d.3.3;

d.3) la verifica dei dispositivi di frenatura sarà attuata in conformità delle disposizioni di cui agli allegati I e II con esclusione del punto 1.1.4.2. dell'allegato II e della relativa appendice - III, IV, V, VI e X della direttiva 71/320/CEE e successive modificazioni:

d.3.1) il tempo t , corrispondente a $x = 75\%$ di cui al punto 2.4 dell'allegato III, della direttiva citata, non deve essere inferiore a 0,5 secondi. Per i veicoli abilitati a circolare anche entro i limiti di cui agli articoli 61 e 62 del codice, senza l'obbligo dell'autorizzazione di cui all'articolo 10 del codice, la verifica dei dispositivi deve essere attuata anche da tutte le predette masse legali, nel rispetto delle norme in vigore per i veicoli della categoria N3;

d.3.2) deve essere altresì verificato che i veicoli di cui al punto b), alla massa massima eccezionale che possono formare, siano in grado di mantenere, sulla pendenza del 6% (per le combinazioni di massa di 72 t e rapporto di traino di 1,45) e del 4,5% (per le combinazioni di rapporto di traino non inferiore a 3 e non superiore a 6), una velocità stabilizzata di 25 (Più o Meno) 5 km/h (scegliendo il rapporto che più si avvicina al valore di 25 km/h) senza far ricorso ad alcuno dei dispositivi di frenatura di servizio, di soccorso o di stazionamento. La verifica va attuata sulla predetta pendenza percorsa per una lunghezza di 6 km;

d.3.3) le prove di cui ai punti 1.3 e 1.4 dell'allegato II citato al precedente punto d.3) non sono sostitutive di quella di cui al punto d.3.2), la quale è invece da ritenersi sostitutiva delle predette prove 1.3 e 1.4 del predetto allegato II. Queste ultime prove devono, comunque, essere effettuate alle masse massime che i veicoli possono conseguire ai sensi dell'articolo 62 del codice, qualora venga richiesto il riconoscimento della circolazione a tali masse senza l'obbligo dell'autorizzazione di cui all'articolo 10 del codice, sia per i veicoli a motore isolati che per quelli rimorchiati.

2. Le norme di cui al comma 1 non si applicano ai veicoli, sia a motore (abilitati o non al traino) che rimorchiati, destinati esclusivamente a servizi di trasporto o di movimentazione negli ambiti degli scali aerei o dei porti e a quelli per uso speciale o per trasporto specifico, ai quali si applicano le prescrizioni dettate, con specifico provvedimento, dal Ministro dei trasporti.

Nota all'art. 9:

- La direttiva n. 71/320/CEE è stata recepita con decreto ministeriale 5 agosto 1974: "Norme relative alla omologazione parziale CEE dei tipi di veicolo a motore e di

rimorchio per quanto riguarda la frenatura" (pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 251 del 26 settembre 1974).

Art. 10 (Art. 10 Cod. Str.)

(Veicoli qualificati mezzi d'opera)

1. Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli qualificati mezzi d'opera, di cui agli articoli 10, comma 16 e all'articolo 54, comma 1, lettera n) del codice sono determinate dalle disposizioni dei commi seguenti.

2. Gli autoveicoli isolati devono rispondere a tutte le caratteristiche tecniche e funzionali prescritte per i veicoli della categoria N3, salvo quanto così specificato:

a) gli assi posti a distanza inferiore a 1,20 m, agli effetti della valutazione della massa ammissibile sugli stessi, vengono considerati come asse unico;

b) massa aderente minima: non inferiore al 60% della massa complessiva massima per gli autoveicoli a due o tre assi complessivi; non inferiore al 50% della massa complessiva massima per gli autoveicoli a quattro assi;

c) massa minima sull'asse direttivo: non inferiore al 20% della massa complessiva per i veicoli a due o a tre assi. Nel caso di due assi direttivi il valore della massa gravante su ciascuno di essi deve essere non inferiore al 17,5%;

d) tara minima dell'autoveicolo a due assi: 9 t; dell'autoveicolo a tre assi: 12 t; dell'autoveicolo a quattro o più assi: 14 t;

e) slivellamenti per assi tandem o tridem eseguiti sia a carico che a scarico: 10 cm con variazioni di carico contenute su ciascun asse, rispetto alle condizioni statiche, entro il (Più o Meno) 25%;

f) sospensioni degli assi tandem o tridem realizzate con un grado di sicurezza, verificato in condizioni statiche, almeno pari a 3,0 rispetto al carico di snervamento del materiale impiegato per le sospensioni stesse. Tale prescrizione, per le sole omologazioni rilasciate a veicoli muniti di sospensioni degli assi tandem e tridem tali che ogni asse risulti compensato per le azioni di frenatura ivi comprese le coppie, si applica a decorrere dal 1° gennaio 1996. In ogni caso le sospensioni devono essere realizzate in modo da evitare moti anomali delle ruote in fase di frenatura del veicolo interessato;

g) agli effetti di quanto disposto alle lettere e) ed f), si definiscono assi tandem o tridem le coppie o terne di assi, con esclusione di quelli direttivi, posti tra loro a distanza non superiore a 1,80 m;

h) altezza minima dal suolo: l'altezza minima dal suolo di tutti gli organi, fatta esclusione dei dispositivi di frenatura posti in corrispondenza di ciascuna ruota, non deve essere inferiore, a pieno carico, a 250 mm;

i) velocità massima, calcolata per costruzione: non superiore ad 80 km/h;

l) devono essere dotati di dispositivo per il bloccaggio del differenziale, con esclusione degli assi motori direttivi, e, nel caso di più assi motori, di dispositivo per il bloccaggio della scatola di ripartizione;

m) per i trattori di semirimorchi la posizione della ralla deve rispettare, senza dover provvedere ad alcuno spostamento della stessa, tutte le prescrizioni sia al carico legale che a quello eccezionale;

n) la massa rimorchiabile, che comporta una massa complessiva dell'autotreno o dell'autoarticolato non inferiore a 44 t, viene assegnata per potenze del motore dell'autoveicolo trattore non inferiori a 259 kw senza che ricorra l'obbligo dell'esecuzione della prova di cui al comma 5, punto b) dell'appendice III al titolo III o della verifica, ivi prevista, del valore minimo della potenza specifica.

3. Gli autotreni e gli autoarticolati devono soddisfare alle prescrizioni previste per la categoria, salvo quanto specificato ai punti seguenti:

a) massa aderente minima: non inferiore al 28% della massa massima del complesso di veicoli a 4 assi; non inferiore al 40% della massa massima del complesso di veicoli a 5 o piu' assi;

b) tara minima: la tara di un complesso di veicoli a 4 assi non deve essere inferiore a 16 t; la tara di un complesso di veicoli a 5 o piu' assi non deve essere inferiore a 17,6 t.

4. I rimorchi sono realizzati ad almeno due assi, eccezionali o non per massa, per il trasporto esclusivo di macchine operatrici. Possono essere costituiti anche da rimorchi e macchine operatrici trainate, eccezionali o non per massa, destinati al trasporto di materiale o attrezzati (spandisabbia, spandisale e simili) al fine di consentire il traffico stradale in caso di neve o gelo. Devono rispondere a tutte le prescrizioni stabilite per la categoria internazionale O4 di cui all'articolo 47, comma 2, lettera d), del codice. Se eccezionali per massa, essi devono altresì soddisfare le prescrizioni stabilite dall'articolo 9, comma 1, lett. c.1) e c.2).

5. I semirimorchi sono ad almeno due assi, eccezionali per massa, e valgono per essi tutte le prescrizioni stabilite per i semirimorchi della categoria O4, nonché quelle indicate al comma 2, lettere a), e), f), g) e h).

6. Le norme di cui ai commi 2, 3, 4 e 5 possono essere modificate od integrate dal Ministro dei trasporti, in relazione a specifiche esigenze determinate dall'evoluzione della tecnica di realizzazione dei veicoli mezzi d'opera.

Art. 11 (Art. 10 Cod. Str.)

(Dispositivi di segnalazione visiva)

1. I trasporti eccezionali e i veicoli o complessi eccezionali, ivi compresi i mezzi d'opera, quando circolano in eccedenza ai limiti di cui agli articoli 61 o 62 del codice, devono essere muniti, nei casi indicati dai commi seguenti, di dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione, ad integrazione di quelli di cui devono essere dotati in base alle disposizioni del presente regolamento.

2. Il dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla puo' essere costituito da uno o piu' dispositivi applicati secondo quanto previsto dal presente articolo. In ogni caso devono essere rispettati, anche nel caso di veicoli a pieno carico, gli angoli di visibilita' di cui all'articolo 266.

3. Tali dispositivi possono essere fissati alla struttura del veicolo oppure essere rimovibili. Essi devono essere accesi anche quando non e' prescritto l'uso di dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione ai sensi dell'articolo 152 del codice, inoltre e' obbligatorio in ogni caso l'uso contemporaneo delle luci di posizione e dei proiettori anabbaglianti.

4. I veicoli eccezionali, ivi compresi i mezzi d'opera, nonché quelli destinati ad effettuare trasporti eccezionali, devono essere altresì equipaggiati con il segnale di pericolo di cui all'allegato 1 del decreto del Ministro dei trasporti del 24 gennaio 1977.

5. Fermo restando quanto prescritto al comma 1, i complessi destinati al trasporto di carri ferroviari devono montare le seguenti segnalazioni:

a) i dispositivi a luce lampeggiante gialla montati sul veicolo trattore che dovranno essere due, allargabili a partire dalla sagoma trasversale del trattore a quella massima del carro ferroviario che trasporta, aumentata di 0,20 m;

b) le segnalazioni posteriori di illuminazione e visive del rimorchio a carico, che devono essere riportate in corrispondenza del limite posteriore del carro ferroviario;

c) sul limite posteriore del carro ferroviario, inoltre, dovra' essere applicato un pannello retroriflettente, a strisce alternate bianche e rosse inclinate a 45°, di altezza 0,30 m e larghezza pari a

quella del carro ferroviario. Il pannello dovrà essere applicato ad altezza da terra non inferiore a 0,40 m, misurata dal suo bordo inferiore, e non superiore a 1,40 m, misurata dal suo bordo superiore.

6. Con provvedimento del Ministro dei trasporti, da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica entro il 31 dicembre 1992, sono determinati i tipi, le dimensioni e le altre caratteristiche tecniche dei pannelli retroriflettenti di tutti gli altri veicoli eccezionali, ivi compresi i mezzi d'opera, e dei trasporti eccezionali, nonché le caratteristiche dei materiali riflettenti approvate dalla Direzione generale della M.C.T.C.

Nota all'art. 11:

- Il testo del decreto ministeriale 24 gennaio 1977 (pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 84 del 28 marzo 1977) reca: "Norme relative alla omologazione parziale CEE dei tipi di veicoli a motore e dei loro rimorchi per quanto riguarda l'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa".

Si riporta di seguito la tabella 1 allegata al decreto ministeriale suindicato:

"ALLEGATO I

INSTALLAZIONE DEI DISPOSITIVI D'ILLUMINAZIONE
E DI SEGNALAZIONE LUMINOSA

1. DEFINIZIONI.

1.1) - 1.5.11) (Omissis).

1.5.12 'Segnale di pericolo'

Per segnale di pericolo si intende il funzionamento simultaneo di tutti gli indicatori luminosi di direzione, inteso a segnalare il pericolo particolare rappresentato momentaneamente dal veicolo per gli altri utenti della strada".

Art. 12 (Artt. 10-159 Cod. Str.)

(Autoveicoli adibiti al soccorso o alla rimozione di veicoli)

1. Gli autoveicoli di cui agli articoli 10, comma 12, e 159, comma 2, del codice, adibiti al soccorso o alla rimozione di veicoli, sono denominati autoveicoli ad uso speciale per il soccorso stradale. Essi possono essere muniti di gru (anche se di tipo telescopico ed a scomparsa tra le pedane), di verricello o di altro dispositivo per il soccorso stradale e sono dotati delle attrezzature necessarie per la loro funzionalità. Possono essere realizzati con o senza piano di carico, fisso o inclinabile e parzialmente scarrabile, per il trasporto di veicoli di limitate dimensioni, e comunque tali da non determinare mai, in condizioni di marcia, il superamento di alcuno dei limiti prescritti dagli articoli 61 o 62 del codice.

2. La gru installata sull'autoveicolo di soccorso, se presente, può consentire, oltre al posizionamento di un veicolo sull'eventuale piano di carico, il traino dello stesso con un asse sollevato, mantenuto in tale posizione tramite idonei triangoli distanziatori, bracci retrattili a forza oppure mediante carrelli monoassi, costituenti attrezzatura ausiliaria dell'autoveicolo di soccorso.

3. È ammessa l'installazione sugli autoveicoli di soccorso di un gancio di traino di tipo approvato, sia per il recupero di rimorchi, sia per il traino di autoveicoli e sia per il traino di rimorchi attrezzati per il trasporto esclusivo di veicoli soccorsi o rimossi e caricati con i mezzi dell'autoveicolo di soccorso. Tali rimorchi, in quanto destinati esclusivamente a servire l'autoveicolo di soccorso, sono considerati, ai sensi dell'articolo 204, rimorchi ad uso speciale.

4. Gli autoveicoli di soccorso sono soggetti a tutte le norme costruttive valide per i veicoli della stessa massa complessiva della categoria N, definita dall'articolo 47, comma 2, punto c) del codice, salvo per quanto riguarda le seguenti prescrizioni:

a) velocità massima calcolata non superiore a 130 km/h, se la

massa complessiva massima del veicolo non supera 3,5 t; 120 km/h, se la massa complessiva massima non supera 11,5 t; 110 km/h, se la massa complessiva massima supera 11,5 t;

b) lo sbalzo anteriore non deve eccedere il 65% del passo a condizione che non modifichi la visibilita' originaria dell'autotelaio; lo sbalzo posteriore non deve eccedere l'85% del passo. Il veicolo deve iscriversi nella fascia d'ingombro di cui all'articolo 217;

c) gli sbalzi, sia anteriore che posteriore, devono essere segnalati, nel senso longitudinale e trasversale del veicolo, per la parte eccedente in pianta la sagoma dell'autotelaio, con sistemi retroriflettenti a strisce larghe 10 cm e inclinate di 45°, alternate di colore bianco e rosso. Per la parte estrema dello sbalzo, in senso longitudinale, costituita da attrezzi mobili di lavoro quali carrucole e simili, le segnalazioni riflettenti possono essere effettuate con pannelli delle dimensioni minime di 50 x 50 cm, segnalati come sopra disposto;

d) se la parte a sbalzo anteriore, misurata dal centro del volante di guida, eccede i 2,5 m, la circolazione su strada e' subordinata alla scorta del personale dell'impresa che dovra' prendere posto in cabina e coadiuvare il conducente, anche scendendo a terra e precedendo il veicolo, nell'attraversamento di incroci o nell'immissione nella carreggiata;

e) la parte a sbalzo costituita da allestimenti a sezione trasversale ridotta di oltre il 50% rispetto alla sagoma trasversale del veicolo, deve presentare la superficie inferiore ad altezza non inferiore a 1,80 m da terra ed essere segnalata, qualunque sia il valore dello sbalzo, come stabilito al precedente punto c);

f) il dispositivo antincastro non e' obbligatorio se alla sua funzione supplisce la presenza eventuale di travi portastabilizzatori od altro dispositivo analogo purché presenti la faccia posteriore a superficie piana, risponda al dimensionamento prescritto dalla normativa specifica in vigore e ad esso non risulti agganciato a sporgere alcun organo dell'attrezzatura dell'allestimento;

g) il traino del veicolo rimosso o soccorso, e' ammesso con rapporto di traino non superiore a 1 ed a condizione: che il traino avvenga o secondo quanto previsto al comma 2 o con barra rigida, segnalata a strisce alternate di colore bianco e rosso retroriflettenti; che siano rispettate le masse massime per asse ed il rapporto minimo fra le masse sul o sugli assi di guida e quello o quelli posteriori; che sia stato verificato, inoltre e in tali condizioni, il rispetto dell'efficienza dei sistemi di frenatura di servizio e di soccorso. La barra rigida deve costituire dispositivo di allestimento del veicolo, essere marcata dal costruttore dell'autoveicolo e segnalata come le parti a sbalzo del precedente punto c);

h) gli eventuali sbalzi anteriori non devono determinare condizioni di visibilita' dal posto di guida che si discostino da quelle dei corrispondenti veicoli della categoria N; la visibilita' attraverso gli specchi retrovisori deve rispondere alla normativa contenuta nella direttiva n. 71/127/CEE;

i) tutte le parti a sbalzo degli allestimenti che possono ruotare in un qualsiasi piano, devono essere assicurate nella posizione assunta per la marcia del veicolo con sicuri ed affidabili dispositivi meccanici o idraulici. I comandi idraulici del o dei sistemi di lavoro dei vari attrezzi non devono poter essere azionati involontariamente dal conducente durante la marcia su strada;

l) il sistema di lavoro deve inoltre essere bloccato, con valvole sul circuito idraulico o con vincoli meccanici, nella posizione individuata per la marcia su strada in sede di visita e prova.

Nota all'art. 12:

- La direttiva del Consiglio delle Comunita' europee n. 71/127/CEE detta la normativa in materia di retrovisore dei

veicoli a motore (decreto ministeriale 21 maggio 1974, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 168 del 27 giugno 1974).

Art. 13 (Art. 10 Cod. Str.)

(Tipi di autorizzazioni alla circolazione per veicoli e trasporti eccezionali)

1. Le autorizzazioni alla circolazione per i veicoli e i trasporti eccezionali, di cui all'articolo 10, comma 6, del codice, sono dei seguenti tipi:

a) periodiche, valide per un numero indefinito di viaggi da effettuarsi in un determinato periodo di tempo;

b) multiple, valide per un numero definito di viaggi da effettuarsi in date prestabilite, o in date libere ma entro un determinato periodo di tempo;

c) singole, valide per un unico viaggio da effettuarsi in una data prestabilita, o in una data libera ma entro un determinato periodo di tempo. In quest'ultimo caso la data di effettuazione del viaggio deve essere posta, su indicazione dell'interessato, dall'ente rilasciante all'atto del ritiro dell'autorizzazione. Qualora per successive e documentabili necessita' il soggetto richiedente debba variare la data di effettuazione del viaggio, tale nuova data, che deve essere compresa sempre nel periodo autorizzato, deve essere annotata sull'autorizzazione prima dell'inizio del viaggio, a cura di uno degli enti rilascianti autorizzazioni.

2. L'autorizzazione periodica e' rilasciata quando ricorrono congiuntamente le seguenti condizioni:

a) i veicoli e i trasporti sono eccezionali solamente ai sensi dell'articolo 61 del codice;

b) il carico del trasporto eccezionale sporge, rispetto al veicolo, solo posteriormente e per non piu' di quattro decimi della lunghezza del veicolo con il quale il trasporto stesso viene effettuato;

c) durante tutto il periodo di validita' dell'autorizzazione, gli elementi oggetto del trasporto sono costituiti sempre da materiale della stessa natura e sono riconducibili sempre ad una stessa tipologia;

d) su tutto il percorso e' garantito in qualunque condizione planaltimetrica un franco minimo del veicolo e del suo carico rispetto ai limiti di corsia, misurato su ciascun lato, non inferiore a m 0,20;

e) non ricorre nessuna delle condizioni per le quali e' prevista l'imposizione della scorta di polizia o di quella tecnica;

f) i veicoli e i trasporti eccezionali rientrano entro i limiti delle combinazioni dimensionali che sono fissate, per ciascuna strada o tratto di strada, dagli enti proprietari delle stesse in relazione alle caratteristiche del tracciato stradale e che comunque non possono essere superiori alle seguenti:

- altezza m 4,30, larghezza m 3,00, lunghezza m 20,00;

- altezza m 4,30, larghezza m 2,50, lunghezza m 25,00.

Tali valori costituiscono peraltro i limiti delle combinazioni ammissibili per le strade classificate di tipo A e B ai sensi dell'articolo 2, comma 2 del codice.

3. L'autorizzazione multipla e' rilasciata a condizione che, in ciascun viaggio, rimangano invariate tutte le caratteristiche del trasporto, salvo quanto disposto al successivo comma 7, e dei percorsi, per veicoli o per trasporti che risultano eccezionali sia solamente ai sensi dell'articolo 61 del codice, nei casi non rientranti fra le ipotesi di cui al comma precedente, sia solamente ai sensi dell'articolo 62 del codice, sia congiuntamente ai sensi degli articoli 61 e 62 del codice.

4. Nei casi nei quali non sussistono le condizioni di cui ai commi 2 e 3 e' rilasciata unicamente autorizzazione di tipo singolo.

5. Per le autorizzazioni di tipo periodico, fatta salva la

invariabilita' della natura del materiale e della tipologia degli elementi, e' ammessa la facolta' di variare le dimensioni degli elementi oggetto del trasporto o il posizionamento degli stessi, in maniera tale da variare le dimensioni del trasporto o del veicolo, nei casi ed entro i limiti ammessi dalla carta di circolazione ovvero dalla documentazione rilasciata dalla Direzione generale della M.C.T.C. tra i limiti superiori fissati dalla autorizzazione ed i limiti fissati dall'articolo 61 del codice. E' consentito rientrare anche entro i limiti stessi, a condizione che sia garantito il rispetto, in qualunque condizione di carico, di tutte le altre prescrizioni di cui all'articolo 16 e di tutti i limiti di massa fissati dall'articolo 62 del codice.

6. Alla domanda di autorizzazione deve essere allegata una dichiarazione di responsabilita', sottoscritta nelle forme di legge, che attesti il rispetto, in qualunque condizione di carico, di tutte le altre prescrizioni di cui all'articolo 16 e dei limiti di massa fissati dall'articolo 62 del codice. Nell'autorizzazione e' riportata solo l'indicazione dei limiti dimensionali superiori del trasporto.

7. Per le autorizzazioni di tipo singolo o multiplo, fatta salva la invariabilita' della natura del materiale e della tipologia degli elementi, e' ammessa la facolta' di ridurre le dimensioni o la massa degli elementi oggetto del trasporto o il loro posizionamento, in maniera tale da ridurre le dimensioni o la massa del trasporto entro la percentuale massima del 5%, con il limite, per la dimensione longitudinale, di 1,50 m, a condizione che sia garantito il rispetto, in qualunque condizione di carico, di tutte le altre prescrizioni di cui all'articolo 16 e dei limiti di massa fissati dall'autorizzazione stessa o, nel caso in cui questa non li preveda, dall'articolo 62 del codice. Per i trasporti eccezionali solamente in lunghezza, ai sensi dell'articolo 61 del codice, autorizzati per una dimensione longitudinale contenuta entro 25,00 m, e per i quali nel provvedimento di autorizzazione non e' prescritta la scorta della polizia della strada, e' ammessa anche la facolta' di ridurre la dimensione longitudinale del trasporto, riducendo conseguentemente anche la sua massa, fino al limite fissato dall'articolo 61 del codice, potendo rientrare anche entro il limite stesso.

8. Nei casi in cui per il transito di un veicolo di un trasporto eccezionale siano necessari particolari accorgimenti tecnici o particolari cautele atte a salvaguardare le opere stradali, l'ente proprietario della strada puo' prescrivere un servizio di assistenza tecnica i cui compiti sono limitati ad interventi di carattere tecnico sulle opere stradali con esclusione di qualunque intervento di regolazione della circolazione e di scorta dei veicoli. Detto servizio deve essere di norma svolto con personale e attrezzature dell'ente proprietario della strada. Nel caso in cui lo stesso non abbia la possibilita' di prestare in proprio detto servizio, puo' affidarne lo svolgimento ad una impresa esterna, anche su indicazione del richiedente l'autorizzazione, la quale deve documentare il possesso del personale e delle attrezzature idonee allo svolgimento del servizio che deve, comunque, essere sempre condotto sotto la sorveglianza e la responsabilita' di un tecnico dell'ente proprietario della strada. Gli oneri economici del servizio di assistenza tecnica sono a carico del soggetto richiedente.

9. Qualora il trasporto riguardi piu' cose indivisibili la o le eccedenze rispetto ai limiti di sagoma stabiliti dall'articolo 61 del codice non possono derivare dall'affiancamento, sovrapposizione o abbinamento longitudinale delle cose stesse.

10. Qualora la sistemazione del carico determini una sporgenza anteriore oltre la sagoma limite del veicolo, tale sporgenza non deve diminuire la visibilita' da parte del conducente.

Art. 14 (Art. 10 Cod. Str.)

(Domande di autorizzazione)

1. Le domande per ottenere l'autorizzazione alla circolazione per i

veicoli eccezionali o per i trasporti in condizione di eccezionalità devono essere presentate su carta resa legale, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1982, n. 955, all'ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari ed alle regioni per la rimanente rete viaria almeno quindici giorni prima della data fissata per il viaggio o della data di decorrenza del periodo di autorizzazione richiesto.

2. I termini di cui al comma 1 possono essere ridotti per ragioni di pubblico interesse dichiarate dalle competenti autorità.

3. Nelle domande relative alle autorizzazioni di tipo singolo o multiplo, possono essere indicati, con annotazione a parte, fino ad un massimo di cinque veicoli costituenti riserva di quelli scelti per il trasporto, a condizione che:

a) sia documentata l'abbinabilità di ciascuno dei complessi di veicoli scelti per il trasporto;

b) nel caso di veicoli o trasporti eccezionali per massa, rimangano invariati i carichi trasmessi a terra da ciascun asse, in relazione alle condizioni di carico autorizzate;

c) gli interassi varino entro una tolleranza del 20% e che comunque si determini una differenza non superiore a 0,50 m;

d) la massa complessiva di ciascun veicolo di riserva non sia superiore a quella del primo veicolo.

L'autorizzazione accordata si intende valida per il primo veicolo isolato o complesso di veicoli indicati nella domanda e la sua sostituzione è ammessa a condizione che il richiedente, nel caso che intenda fare ricorso ad uno dei veicoli indicati come riserva, prima del viaggio o di ciascun viaggio, comunichi, per via telegrafica o telefax, all'ente rilasciante, gli estremi del veicolo isolato o complesso di veicoli da utilizzare per il trasporto. Copia di tale comunicazione deve accompagnare l'autorizzazione, di cui costituisce parte integrante, ai fini della validità.

4. Nelle domande relative alle autorizzazioni di tipo periodico, deve essere indicato un unico veicolo trattore, mentre per i rimorchi ed i semirimorchi possono essere indicati fino ad un massimo di cinque veicoli di riserva, purché di documentata abbinabilità e tali da rispettare in ogni combinazione tutti i limiti di massa fissati dall'articolo 62 del codice ed i limiti dimensionali fissati dall'autorizzazione.

5. Il veicolo o trasporto eccezionale per altezza che debba attraversare passaggi a livello su linee ferroviarie elettrificate deve ottenere anche l'autorizzazione dell'Ente Ferrovie dello Stato o dell'ente concessionario, rispettivamente per la rete delle ferrovie dello Stato o per quella in concessione, cui deve essere inoltrata istanza. Detta autorizzazione contiene le prescrizioni a garanzia della continuità del servizio ferroviario e della sicurezza dell'attraversamento.

6. Fermo restando l'obbligo di verifica da parte dell'ente rilasciante l'autorizzazione, per i veicoli o i trasporti eccedenti in altezza, i richiedenti devono, altresì, dichiarare di aver verificato che sull'intero percorso non esistono linee elettriche che determinano un franco inferiore a 0,40 m ed opere d'arte con franco inferiore a 0,20 m rispetto all'intradosso.

7. Nella domanda di autorizzazione, oltre a tutti i dati necessari ad individuare il richiedente e la consistenza della sua impresa, devono essere di norma indicati:

A) per le autorizzazioni di tipo periodico:

a) una descrizione del carico compresa la natura del materiale in cui è realizzato e la tipologia degli elementi che lo costituiscono, nonché dell'eventuale imballaggio;

b) lo schema grafico longitudinale, trasversale e planimetrico riportante: il veicolo o complesso di veicoli compresi quelli eventuali di riserva, con carico nella configurazione prevista di massimo ingombro; i limiti dimensionali massimi per i quali si

richiede l'autorizzazione, rientranti comunque entro i limiti consentiti dall'ente proprietario o concessionario della strada; la massa totale e la distribuzione del carico sugli assi a pieno carico nella configurazione di massimo ingombro prevista nonche' i limiti di massa complessiva e per asse ammissibili ai sensi dell'articolo 62 del codice;

c) le strade o i tronchi di strada interessate al transito;

d) il periodo di tempo per il quale si richiede l'autorizzazione;

B) per le autorizzazioni di tipo multiplo o singolo:

a) una precisa descrizione del carico e del suo eventuale imballaggio;

b) lo schema grafico longitudinale, trasversale e planimetrico riportante: la configurazione del veicolo o complesso di veicoli, compresi quelli eventuali di riserva, con il suo carico; il limite superiore delle dimensioni, della massa totale e la distribuzione del carico sugli assi sia a vuoto che a pieno carico nella configurazione corrispondente al limite superiore di dimensioni e di massa. Qualora ci sia eccedenza rispetto a quanto previsto dall'articolo 62 del codice, devono essere indicati la pressione di gonfiaggio dei pneumatici e il baricentro del carico complessivo, attestato da documento probatorio. Nel caso di trasporti eccezionali anche ai sensi dell'articolo 61 del codice, va anche allegata alla domanda una dichiarazione sull'inscrivibilita' in curva su tutto il percorso del veicolo o complesso di veicoli, a firma di un tecnico, e anche del titolare o legale responsabile della ditta. Nel caso di trasporti eccezionali anche ai sensi dell'articolo 62 del codice, analoga dichiarazione deve essere presentata in merito alla stabilita' delle opere d'arte;

c) le strade o i tronchi di strada interessate al transito;

d) la data del viaggio o dei viaggi con cui si realizza il trasporto ed il periodo di tempo nel quale si effettuano il viaggio o i viaggi.

8. La domanda di autorizzazione deve essere corredata da fotocopia autenticata del documento di circolazione o del documento sostitutivo rilasciato dalla Direzione generale della M.C.T.C. dal quale risultino le dimensioni e le masse massime riconosciute ammissibili e, nel caso di complessi, l'abbinabilita' della motrice con il rimorchio o semirimorchio. Qualora non risultino dai documenti citati i carichi massimi per asse, questi devono essere certificati da un documento della casa costruttrice o della Direzione generale della M.C.T.C. Deve inoltre essere presentata la ricevuta attestante il pagamento ove previsto, dell'indennizzo di cui all'articolo 18 e delle spese di cui all'articolo 19, ad eccezione delle voci di spesa che possono essere contabilizzate ed addebitate soltanto a consuntivo. Tale ricevuta deve essere consegnata all'ente rilasciante prima del ritiro dell'autorizzazione, salvo che l'ente stesso non disponga altrimenti, purché tale disposizione sia uniforme per tutta la rete viaria dell'ente rilasciante. Alla domanda di autorizzazione devono, altresì, essere allegati: copia dell'autorizzazione di cui al comma 5, ove prevista; la dichiarazione sulla verifica delle linee elettriche di cui al comma 6, ove prevista; la dichiarazione di rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 16 e dei limiti di massa fissati dall'articolo 62 del codice.

9. La domanda di autorizzazione presentata dalle imprese concessionarie del servizio di trasporto su strada di carri ferroviari sarà corredata dalla copia della carta di circolazione del trattore e dei rimorchi autorizzati da parte del competente ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. ad essere agganciati al medesimo, fino ad un massimo di dieci rimorchi; l'autorizzazione è rilasciata per i complessi che possono così formarsi.

10. Per i casi previsti dagli articoli 98 e 99 del codice, le domande di autorizzazione presentate da parte delle ditte

costruttrici di veicoli che eccedono i limiti di cui agli articoli 61, 62, 104 e 114 del codice, in luogo della documentazione relativa al veicolo, possono essere corredate da una dichiarazione, sottoscritta dal legale rappresentante della ditta costruttrice, autenticata, contenente le medesime specifiche tecniche sopra elencate, ed un disegno di insieme del veicolo. Tale documentazione deve essere completata dalla copia del certificato della targa di prova o del foglio di via che accompagna la targa provvisoria di cui all'articolo 255.

11. Le domande di autorizzazione devono essere sottoscritte dal legale rappresentante della società o impresa di trasporto o dal proprietario del veicolo che, nel caso di trasporto per conto terzi, deve anche dichiarare di avere tutti gli specifici requisiti e autorizzazioni di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298 e successive modificazioni ed integrazioni. Per le ditte costruttrici di cui al comma 10, tale dichiarazione non è necessaria.

12. I vettori esteri che intendono circolare sul territorio nazionale con veicoli o complessi eccezionali, immatricolati all'estero oppure effettuare trasporti eccezionali, devono produrre un documento tecnico rilasciato dalla Direzione generale della M.C.T.C. a richiesta dell'interessato secondo un modello fissato dal Ministero dei trasporti.

Note all'art. 14:

- *Il decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1982, n. 955, reca: "Disposizioni integrative e correttive del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 642, e successive modificazioni, concernente la disciplina dell'imposta di bollo".*

- *La legge 6 giugno 1974, n. 298, reca: "Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada".*

Art. 15 (Art. 10 Cod. Str.)

(Domande di rinnovo)

1. Le autorizzazioni sono rinnovabili su domanda, per non più di tre volte, fino ad un periodo di validità complessivo non superiore a due anni, quando tutti i dati, riferiti sia al veicolo che al suo carico, ed il percorso stradale sono rimasti invariati.

2. La domanda per il rinnovo delle autorizzazioni deve essere corredata da:

- a) copia della precedente autorizzazione rilasciata;
- b) dichiarazione attestante il permanere di tutti i requisiti che hanno determinato il rilascio della stessa;
- c) ricevuta attestante il pagamento dell'indennizzo ove previsto e delle spese di cui agli articoli 18 e 19;
- d) fotocopia del documento di circolazione.

3. All'atto del rinnovo dell'autorizzazione l'ente proprietario o concessionario delle strade ha facoltà di integrare o modificare le prescrizioni contenute nell'autorizzazione originaria.

Art. 16 (Art. 10 Cod. Str.)

(Provvedimento di autorizzazione)

1. Nel provvedimento di autorizzazione sono stabilite le prescrizioni ritenute opportune per la tutela del patrimonio stradale e la sicurezza della circolazione e in particolare, gli eventuali percorsi da seguire o da evitare, i limiti di velocità da rispettare, la necessità o meno della scorta tecnica, qualora non si preveda la necessità di regolamentare la circolazione stradale o della scorta della polizia della strada, gli eventuali periodi temporali (orari e giornalieri) di non validità delle autorizzazioni, le modalità inerenti la marcia, la sosta o il ricovero del veicolo o del complesso. Resta fermo che la sistemazione del carico deve essere fatta in modo da evitare la perdita di carico,

ai sensi di quanto previsto dall'articolo 164 del codice. Il provvedimento deve altresì contenere prescrizione che, in caso di neve, ghiaccio, nebbia o scarsa visibilità, il veicolo debba essere tempestivamente allontanato dalla sede stradale e condotto alla più vicina area disponibile.

2. Sulle strade, anche temporaneamente ad una corsia per senso di marcia, nel caso di trasporto o veicolo eccezionale avente larghezza superiore a quella della corsia, nonché sui tratti di strada in curva, ove il trasporto con il suo ingombro superi la larghezza della corsia, deve essere prescritta la circolazione a senso unico alternato per brevi tratti di strada regolamentata con pilotaggio del traffico da parte della polizia della strada.

3. La scorta è prescritta, qualora si verifichi anche una sola delle seguenti condizioni:

a) la larghezza della corsia sia inferiore a 3,50 m per i veicoli o i trasporti che sono eccezionali anche in larghezza ed a 3,00 m per i veicoli o i trasporti che non sono eccezionali in larghezza;

b) la fascia di ingombro del veicolo o del trasporto eccezionale sia superiore alla larghezza della corsia di marcia, decurtata di 20 cm in relazione all'andamento planimetrico del percorso;

c) il veicolo o trasporto eccezionale abbia larghezza superiore a 3 m;

d) il veicolo o trasporto eccezionale abbia lunghezza superiore a 25 m;

e) la velocità consentita sia inferiore a 50 km/h sulle strade di tipo A e B, a 30 km/h sulle altre strade;

f) il carico presenti una sporgenza posteriore superiore ai 4/10 della lunghezza del veicolo;

g) il carico presenti una sporgenza anteriore superiore a 2,50 m rispetto al limite anteriore del veicolo.

4. Ferme restando le condizioni di cui al comma 3, è prescritta la scorta tecnica:

a) sulle strade o tratti di strade di tipo A e B a tre corsie, per veicoli o trasporti eccezionali di larghezza fino a 4,20 m e/o di lunghezza fino a 35 m;

b) sulle strade o tratti di strada di tipo A e B a due corsie, per i veicoli o trasporti eccezionali di larghezza fino a 3,80 m e/o lunghezza fino a 30 m;

c) sulle strade o tratti di strada di tipo C e D a più di una corsia per senso di marcia, per i veicoli o trasporti eccezionali di larghezza fino a 3,60 m e/o di lunghezza fino a 28 m;

d) sulle strade o tratti di strada con una sola corsia per senso di marcia, per i veicoli o trasporti eccezionali di larghezza fino a 3,30 m e lunghezza fino a 27 m.

5. È prescritta la scorta della polizia della strada quando le dimensioni del veicolo o trasporto eccezionale eccedono i valori indicati nel comma 4 e nei casi di cui al comma 2.

6. Qualora l'impresa sia stata autorizzata ad eseguire la scorta tecnica nel relativo provvedimento sono indicati: il divieto, per gli incaricati della scorta, di porre in atto segnalazioni e interventi diretti alla regolazione del traffico; l'obbligo di rispettare la segnaletica stradale e le prescrizioni circa l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione, la condotta di guida dei veicoli di scorta. La scorta tecnica può essere svolta direttamente da una delle imprese interessate al trasporto con autoveicoli di cui abbia la disponibilità o può essere affidata a imprese specializzate. In entrambi i casi le imprese devono essere munite di autorizzazione allo svolgimento del servizio di scorta tecnica e le persone incaricate della scorta tecnica devono essere munite di apposita abilitazione. Con disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dell'interno, da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica, sono stabiliti i requisiti e le modalità per

l'autorizzazione delle imprese allo svolgimento del servizio di scorta tecnica e per l'abilitazione delle persone atte ad eseguire la scorta tecnica. Con lo stesso disciplinare tecnico sono stabiliti i dispositivi supplementari di cui devono essere dotati gli autoveicoli adibiti al servizio di scorta tecnica e le modalita' di svolgimento della stessa. L'autorizzazione allo svolgimento del servizio di scorta tecnica da parte dell'impresa e l'abilitazione del personale incaricato sono rilasciati da parte del Ministero dell'interno.

7. Per le scorte assicurate dalla Polizia Stradale sono a carico del richiedente gli oneri stabiliti dal regolamento di amministrazione e di contabilita' dell'Amministrazione della Pubblica Sicurezza.

8. Il conducente o il responsabile dell'eventuale scorta, sono tenuti ad accertare che il transito del trasporto o del veicolo eccezionale per peso su opere d'arte avvenga in modo tale che non sia presente, su ciascuna opera d'arte o singola campata del viadotto, un altro veicolo o trasporto eccezionale.

9. In ogni caso l'efficacia del provvedimento di autorizzazione e' subordinata al pieno rispetto, durante il transito, degli obblighi e delle limitazioni localmente imposti e risultanti dalla segnaletica stradale e dalle disposizioni localmente in vigore.

10. Sulle autorizzazioni singole e multiple devono essere annotati, prima di iniziare il viaggio, l'ora e il giorno di effettuazione di ciascun viaggio e l'autorizzazione, al termine del suo uso o alla sua scadenza, deve essere restituita all'ente che ha rilasciato l'autorizzazione stessa.

11. Nel caso in cui nella domanda si sia fatto riferimento a veicoli di riserva, conformemente a quanto disposto all'articolo 14, comma 3, prima dell'inizio del viaggio devono essere comunicati per via telegrafica o telefax all'ente rilasciante, i numeri delle targhe e gli estremi del documento di circolazione del veicolo con cui si inizia il viaggio.

12. Se l'annotazione prevista nel comma 10 non risulta iscritta sul documento di autorizzazione, e se la comunicazione di cui al comma 11 non e' allegata al documento stesso, il trasporto eccezionale deve ritenersi non autorizzato. Pertanto, in caso di accertamento da parte degli organi di polizia stradale, lo stesso e' soggetto a tutte le conseguenze previste per la mancata autorizzazione. Alla fine del viaggio, durante il quale e' stata accertata la inadempienza, l'autorizzazione deve essere restituita all'ufficio che l'ha rilasciata.

13. I documenti di autorizzazione in originale, da conservarsi in buono stato, devono accompagnare sempre il veicolo durante la sua circolazione in regime di trasporto eccezionale e non devono essere in alcun modo manomessi, pena la immediata decadenza.

14. Sui documenti di autorizzazione devono essere formulati, da parte degli organi di polizia stradale, rilievi circa le accertate inadempienze alle prescrizioni imposte nell'autorizzazione stessa o violazioni al codice della strada, alle quali consegue la sospensione della patente fin dal primo accertamento, da parte del trasportatore. Gli organi di polizia stradale informano di cio' gli enti proprietari della strada e la segreteria del comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori. Il titolare dell'autorizzazione deve, nei casi suddetti, restituire con effetto immediato all'ente proprietario della strada l'autorizzazione.

15. Il trasporto eccezionale effettuato con complessi costituiti da uno o piu' trattori con due o piu' rimorchi puo' essere autorizzato, sempre che l'ammissibilita' alla circolazione di tali complessi sia attestata da apposito documento tecnico degli uffici competenti della Direzione generale della M.C.T.C.

16. I trasporti eccezionali per massa possono essere autorizzati soltanto nei limiti di massa massima, complessiva o per asse, ammessa per ciascun veicolo, quale risulta dalla documentazione rilasciata

dalla Direzione generale della M.C.T.C., ovvero dalla carta di circolazione, nonche', nei casi di complessi, con unita' il cui abbinamento risulti annotato sui predetti documenti.

17. Disposizioni particolari, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 138, comma 2, del codice, possono essere stabilite con provvedimento del Ministro dei lavori pubblici per quanto riguarda i trasporti eccezionali o con veicoli eccezionali militari su richiesta dell'ente militare competente in accordo con l'ente proprietario, ovvero per quanto riguarda i trasporti eccezionali o con veicoli eccezionali effettuati dal Servizio nazionale della Protezione civile in caso di emergenza.

Art. 17 (Art. 10 Cod. Str.)
(Durata delle autorizzazioni)

1. Le autorizzazioni di tipo singolo e multiplo non possono essere rilasciate per un periodo superiore rispettivamente a mesi uno ed a mesi tre.

2. Le autorizzazioni di tipo periodico non possono essere rilasciate per un periodo superiore a mesi sei. Per i carrelli ferroviari, le macchine agricole o le macchine operatrici, l'autorizzazione ha validita' annuale.

3. Le autorizzazioni rilasciate dagli enti proprietari o concessionari di autostrade hanno, di norma, validita' di un anno e, comunque, non superiore ad un anno.

4. E' facolta' dell'amministrazione concedente revocare o sospendere l'efficacia di ciascuna autorizzazione, in qualunque momento, quando risulti incompatibile con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilita' dei manufatti e con la sicurezza della circolazione.

5. E' fatto obbligo al titolare dell'autorizzazione di accertarsi, prima dell'inizio di ciascun viaggio, della percorribilita' delle strade o tratti di strada oggetto dell'autorizzazione.

Art. 18 (Art. 10 Cod. Str.)
(Indennizzo)

1. La misura dell'indennizzo dovuto agli enti proprietari per la maggiore usura della strada in relazione al transito dei veicoli eccezionali o del trasporto eccezionale si calcola con le modalita' di cui alle tabelle I.1, I.2, I.3 che fanno parte integrante del presente regolamento. Detta misura, per ciascun anno solare, con decorrenza dal 1° gennaio di ogni anno, e' adeguata automaticamente con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro delle finanze, alle variazioni degli indici ISTAT relativi ai prezzi al consumo per le famiglie degli operai ed impiegati (media nazionale), con arrotondamento alle mille lire inferiori per importi fino a cinquecento lire. Per gli indici ISTAT di riferimento, si assumono gli ultimi pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica, entro il 1° dicembre di ogni anno.

2. Dell'effettuato versamento fa fede la ricevuta da allegare alla domanda di autorizzazione. Nei casi in cui l'ente rilasciante non sia proprietario o concessionario della strada interessata al transito, si effettua tempestivo trasferimento delle somme percepite a favore del competente ente.

3. Nei casi di percorsi autostradali ripetitivi e non controllabili con esazioni di ingresso - uscita, l'indennizzo e' calcolato assumendo come valore "L" (elle) che figura nel calcolo di "I" - giusta tabelle I.1, I.2, I.3, - la meta' della lunghezza del percorso autostradale non controllabile.

4. Nel caso di veicoli e trasporti eccezionali che impegnano la rete viaria di piu' regioni, per i quali e' previsto il pagamento di un'indennizzo convenzionale, esso compete alle regioni in proporzione alla lunghezza dei tratti relativi al percorso dei transiti effettuati come indicati nelle rispettive autorizzazioni.

5. E' consentita la valutazione convenzionale dell'indennizzo per la maggiore usura per i veicoli adibiti al trasporto di carri

ferroviari, nonche' per le macchine operatrici e gli autoveicoli ad uso speciale qualora, all'atto della domanda di autorizzazione a tempo, il richiedente l'autorizzazione non sia in grado di precisare il chilometraggio da effettuare complessivamente ne' i singoli itinerari richiesti, ne' l'effettivo carico del singolo trasporto.

6. La valutazione convenzionale riferita al periodo di un anno e alla massa complessiva del veicolo, quale risulta dalla relativa carta di circolazione, e' effettuata come segue:

a) MACCHINE AGRICOLE O MACCHINE OPERATRICI ATTE AL CARICO:

sino a 20 t	L.	988.000
da oltre 20 t a 33 t	"	1.646.000
da oltre 33 t a 56 t	"	2.798.000

b) MACCHINE AGRICOLE O MACCHINE OPERATRICI NON ATTE AL CARICO:

sino a 20 t	L.	329.000
da oltre 20 t a 33 t	"	576.000
da oltre 33 t a 56 t	"	988.000
da oltre 56 t a 70 t	"	1.646.000
oltre 70 t (per ogni t in piu')	"	49.000

c) VEICOLI AD USO SPECIALE ALLESTITI CON AUTOGRU E SIMILI: i medesimi importi dei veicoli qualificati mezzi d'opera. Per la massa superiore a 56 t, gli importi aumentano di L. 49.000 per ogni t in piu'.

d) L. 2.000 per viaggio, per i complessi adibiti al trasporto di carri ferroviari a due assi entro la massa massima di 40 t del carro ferroviario e L. 13.000 per viaggio, per i complessi adibiti al trasporto di carri ferroviari a quattro assi, entro la massa massima di 80 t del carro ferroviario. A tal fine, i richiedenti devono, all'atto della domanda da presentare tramite l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ovvero l'amministrazione concessionaria o di gestione, versare a titolo di acconto per ogni trimestre con i due tipi di carri convalidata dall'Azienda stessa, ovvero dall'amministrazione concessionaria o di gestione. In alternativa, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ovvero l'amministrazione concessionaria o di gestione, nella veste di amministrazione concedente il servizio, provvede a versare direttamente ed in unica soluzione entro il primo mese successivo al trimestre con i due tipi di carri. In tale caso, i richiedenti sono esonerati, all'atto della presentazione della domanda di autorizzazione, dal versamento degli acconti come sopra determinati.

7. Le valutazioni convenzionali di cui alle lettere a), b) e c) del comma 6, su domanda del richiedente l'autorizzazione, possono essere versati in soluzioni non inferiori a 1/3 di quella annuale; in tal caso l'autorizzazione avra' il valore temporale corrispondente all'entita' della soluzione versata. In alternativa, il richiedente potra' indicare l'applicazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 2. I valori dell'indennizzo, anche se determinati in maniera convenzionale, sono dovuti solo per i veicoli eccedenti le masse stabilite dagli articoli 62 e 104 del codice.

8. Gli importi, come determinati nel comma 7, sono versati, nei casi di itinerari interessanti sia le strade statali che la viabilita' minore, in ragione di 7/10 alle amministrazioni regionali e di 3/10 al compartimento A.N.A.S. competente per territorio operativo. In tali casi, nelle domande rivolte ai due enti interessati, dovra' essere indicato l'itinerario, e cioe' quello riguardante la viabilita' minore e quelli riguardanti l'A.N.A.S. e dovranno essere allegate le ricevute dei relativi versamenti.

9. Il pagamento dell'indennizzo per i veicoli di cui al comma 6 sara' effettuato nella misura di X/12 rispetto a quanto dovuto per l'intero anno, in conformita' dei mesi X di validita' dell'autorizzazione.

10. Gli importi come definiti al comma 6, saranno per ciascun anno solare, a partire dal 1° gennaio del 1993, adeguati automaticamente alle variazioni degli indici ISTAT, di cui al comma 1, con

arrotondamento alle mille lire.

11. Le disposizioni di cui al presente articolo, ad eccezione dei commi 1, 2 e 3 non si applicano alle autorizzazioni rilasciate dagli enti concessionari di autostrade.

Art. 19 (Art. 10 Cod. Str.)

(Oneri a carico del richiedente)

1. Sono poste a carico del richiedente l'autorizzazione le eventuali spese inerenti i sopralluoghi, gli accertamenti riguardanti l'agibilita' del percorso e le eventuali opere di rafforzamento necessarie e quando la richiesta sia avanzata alle societa' concessionarie di autostrade, le spese relative alla istruzione della pratica. Per gli altri enti le spese di autorizzazione si calcolano secondo le tariffe stabilite nell'articolo 405.

2. E' data facolta' all'ente proprietario o concessionario di esigere la costituzione di apposita polizza assicurativa o fidejussoria, a scelta del richiedente, a garanzia degli eventuali danni che possano essere arrecati alla strada e alle relative pertinenze nonche' alle persone o alle cose in dipendenza del transito di veicoli eccezionali o del trasporto eccezionale, nonche' del loro numero. All'atto del ritiro dell'autorizzazione il richiedente e' tenuto a esibire copia della polizza assicurativa o dichiarazione della societa' assicuratrice, o copia della polizza fidejussoria a garanzia degli eventuali danni.

Art. 20 (Art. 10 Cod. Str.)

(Aggiornamenti)

1. Le amministrazioni regionali provvedono a mantenere aggiornate le risultanze dell'archivio nazionale delle strade della rispettiva area circoscrizionale, contenente tutte le informazioni necessarie per il tempestivo rilascio delle autorizzazioni al transito eccezionale su strade regionali, provinciali e comunali. Compete alle amministrazioni regionali, inoltre, l'aggiornamento dei dati relativi alle autorizzazioni rilasciate.

Titolo I

DISPOSIZIONI GENERALI

(Paragrafo) 4. SERVIZI DI POLIZIA STRADALE

(Artt. 11-12 Codice della Strada)

Art. 21 (Art. 11 Cod. Str.)

(Coordinamento dei servizi di Polizia Stradale.

Rilascio di informazioni)

1. Ai compiti di coordinamento dei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 11, comma 3, del codice, provvede con proprie direttive il Ministro dell'interno.

2. L'espletamento dei servizi di scorta a veicoli o trasporti eccezionali e' affidato alla specialita' polizia stradale della Polizia di stato. La scorta e' curata dai corpi di polizia municipale quando l'intero itinerario del trasporto si sviluppa su strade comunali. L'espletamento dei servizi di scorta a veicoli o trasporti eccezionali militari e' affidato all'Arma dei carabinieri. All'espletamento di tale servizio si applica l'articolo 16, commi 5 e 7.

3. Per ottenere le informazioni di cui all'articolo 11, comma 4, del codice, gli interessati devono rivolgersi direttamente o con raccomandata con ricevuta di ritorno, al comando o ufficio cui appartiene il funzionario o l'agente che ha proceduto alla rilevazione dell'incidente.

4. Il comando o ufficio e' tenuto a fornire, previo pagamento delle eventuali spese, le informazioni richieste secondo le vigenti disposizioni di legge.

5. In caso di incidente che abbia causato la morte di una persona, le informazioni sono fornite, previa presentazione di nulla-osta rilasciato dall'autorita' giudiziaria competente.

6. Se dall'incidente siano derivate lesioni alle persone, le

informazioni sono fornite, in pendenza di procedimento penale, previa autorizzazione della autorità giudiziaria, ovvero previa attestazione prodotta dall'interessato e rilasciata dalla medesima autorità dell'avvenuto decorso del termine utile previsto per la presentazione della querela.

Art. 22 (Art. 12 Cod. Str.)

(Organi preposti)

1. Ai servizi di polizia stradale, ai sensi dell'articolo 12, comma 1, del codice, provvede il Ministero dell'interno, Dipartimento della Pubblica Sicurezza - Servizio Polizia Stradale.

2. Sono organi diretti del Ministero dell'interno, per l'espletamento in via primaria dei servizi di cui al comma 1, i Compartimenti della Polizia Stradale, alle dipendenze dei quali operano le sezioni di polizia stradale, istituite in ogni capoluogo di provincia, il reparto operativo speciale, nonché i centri operativi autostradali, le sottosezioni, i distaccamenti e i posti mobili, costituiti in rapporto alle necessità dei servizi medesimi con decreto del Ministro dell'interno.

3. I servizi di polizia stradale sono espletati dagli appartenenti alle amministrazioni di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, del codice, in relazione agli ordinamenti e ai regolamenti interni delle stesse.

Art. 23 (Art. 12 Cod. Str.)

(Esame di qualificazione)

1. Le amministrazioni cui appartiene il personale di cui all'articolo 12, comma 3, del codice, stabiliscono l'organizzazione e le procedure per lo svolgimento di corsi di preparazione e qualificazione per sostenere i prescritti esami di idoneità per l'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 11, comma 1, lettere a) ed e) del codice. Per gli enti di cui all'articolo 12, comma 3, lett. b), del codice, provvedono le regioni per il proprio personale, le province per il personale delle province stesse ed i comuni per il personale di appartenenza.

2. Le amministrazioni di cui al comma 1 stabiliscono i requisiti per l'espletamento dei servizi di cui all'articolo 11, comma 1, lett. a) ed e) del codice, le modalità e i tempi per l'espletamento dei servizi stessi ed il contingente di personale da qualificare. Sono richiesti in ogni caso il possesso della patente di guida di categoria B ordinaria, l'effettivo servizio e l'inquadramento organico nei ruoli dell'amministrazione interessata da almeno tre anni.

3. L'esame deve essere finalizzato all'accertamento della conoscenza delle norme in materia di circolazione stradale, con particolare riguardo alle norme di comportamento, ai compiti di prevenzione e repressione delle violazioni e ai procedimenti sanzionatori, nonché alla conoscenza delle norme concernenti la tutela ed il controllo sull'uso della strada.

4. Al personale di cui al comma 1 è rilasciata apposita tessera di riconoscimento per l'espletamento del servizio conforme al modello allegato che fa parte integrante del presente regolamento (fig. I.1); essa ha validità quinquennale, con conferma annuale mediante l'apposizione di un bollo riportante l'anno solare di validità.

5. Al titolare della tessera di riconoscimento di cui al comma 4 è consentita la libera circolazione sui trasporti pubblici urbani e sui trasporti automobilistici di linea nell'ambito del territorio di competenza della amministrazione di appartenenza.

Art. 24 (Art. 12 Cod. Str.)

(Segnale distintivo e norme d'uso)

1. Il segnale distintivo, che i soggetti che espletano i servizi di polizia stradale devono usare quando non siano in uniforme, ai sensi dell'articolo 12, comma 5, del codice, deve essere conforme al modello stabilito nella figura I. 2 e rispondente alle seguenti caratteristiche:

a) disco metallico o di materiale sintetico del diametro di 15

cm, in materiale rifrangente su entrambe le facce, avente la parte centrale di colore rosso di 10 cm di diametro e la rimanente corona circolare di colore bianco di 2,5 cm di larghezza;

b) al centro del disco lo stemma della Repubblica Italiana di colore nero;

c) indicazione dell'amministrazione di appartenenza dell'agente, nella parte superiore della corona circolare in lettere nere alte 1,4 cm; eventuale specificazione della direzione generale, corpo, servizio, ecc. nella parte inferiore della corona circolare, in lettere nere alte 1 cm se disposta su una sola riga, e, se disposta su due righe, in lettere alte 0,5 cm per la riga superiore e 1 cm per quella inferiore;

d) manico di metallo o di materiale sintetico di colore bianco lungo 30 cm, sullo stesso e' inciso un numero o matricola che identifica chi detiene il segnale.

2. Il segnale distintivo deve essere usato esclusivamente per intimare l'alt agli utenti della strada in movimento e, in situazioni di emergenza, per le segnalazioni manuali dirette a regolare il traffico. L'uso del segnale distintivo fuori dei casi consentiti e' perseguibile anche disciplinarmente dall' amministrazione da cui dipendono i soggetti di cui al comma 1.

----> Vedere Figura a pag. 191 del S.O. <----

----> oppure usare il tasto funzionale opportuno <----

Art. 25 (Art. 12 Cod. Str.)

(Intimazione dell'alt)

1. Gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del codice, quando non sono in uniforme, per l'intimazione dell'ALT a coloro che circolano sulle aree soggette alla disciplina del codice stradale, devono esibire in modo chiaramente visibile il segnale distintivo indicato nell'articolo 24 e successivamente, prima di qualsiasi accertamento o contestazione, devono esibire la speciale tessera rilasciata dalla competente amministrazione.

2. Gli organi di polizia stradale in uniforme possono intimare l'ALT, oltre che con il distintivo, anche facendo uso di fischiello o con segnale manuale o luminoso.

L'intimazione dell'ALT ad opera di organi di polizia stradale non in uniforme ed a bordo di veicoli di servizio o privati deve essere eseguita sorpassando il veicolo da fermare ed esibendo dal finestrino il segnale distintivo indicato nell'articolo 24.

Titolo II

COSTRUZIONE E TUTELA DELLE STRADE

Capo I

(Paragrafo) 1. FASCE DI RISPETTO

(Artt. 16-18 Codice della Strada)

Art. 26 (Art. 16 Cod. Str.)

(Fasce di rispetto fuori dai centri abitati)

1. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nell'aprire canali, fossi o nell'eseguire qualsiasi escavazione, lateralmente alle strade non puo' essere inferiore alla profondita' dei canali, fossi od escavazioni, ed in ogni caso non puo' essere inferiore a 3 m.

2. Le distanze dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nella costruzione, ricostruzione o ampliamento dei manufatti o muri di cinta di qualsiasi tipo non possono essere inferiori a:

- a) 60 m per strade di tipo A;
- b) 40 m per strade di tipo B;
- c) 30 m per strade di tipo C;
- d) 20 m per strade di tipo F.

3. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non puo' essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo

di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.

4. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade siepi vive, anche a carattere stagionale, tenute ad altezza non superiore ad 1 m sul terreno non puo' essere inferiore a 1 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni non superiori ad 1 m costituite da siepi morte in legno, reti metalliche, fili spinati e materiali similari, sostenute da paletti infissi direttamente nel terreno o in cordoli emergenti non oltre 30 cm dal suolo.

5. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno, non puo' essere inferiore a 3 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno costituite come previsto al comma 4, e per quelle di altezza inferiore ad 1 m sul terreno se impiantate su cordoli emergenti oltre 30 cm dal suolo.

Art. 27 (Art. 17 Cod. Str.)

(Fasce di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati)

1. La fascia di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati, da determinarsi in relazione all'ampiezza della curvatura, e' soggetta alle seguenti norme:

a) nei tratti di strada con curvatura di raggio superiore a 250 m si osservano le fasce di rispetto con i criteri indicati all'articolo 26;

b) nei tratti di strada con curvatura di raggio inferiore o uguale a 250 m, la fascia di rispetto e' delimitata verso le proprieta' latitanti, dalla corda congiungente i punti di tangenza, ovvero dalla linea, tracciata alla distanza dal confine stradale indicata dall'articolo 26 in base al tipo di strada, ove tale linea dovesse risultare esterna alla predetta corda.

Art. 28 (Art. 18 Cod. Str.)

(Fasce di rispetto per l'edificazione nei centri abitati)

1. Le distanze dal confine stradale, nei centri abitati, da rispettare nella costruzione, ricostruzione o ampliamento di manufatti o muri di cinta di qualsiasi tipo non possono essere inferiori a:

a) 30 m per le strade di tipo A;

b) 20 m per le strade di tipo D;

c) 10 m per le strade di tipo E ed F.

Titolo II

COSTRUZIONE E TUTELA DELLE STRADE

Capo I

(Paragrafo) 2. INSTALLAZIONE DI OPERE E CANTIERI ED APERTURA DI ACCESSI SULLE STRADE

(Artt. 20-22 Codice della Strada)

Art. 29 (Art. 20 Cod. Str.)

(Ubicazione di chioschi od altre installazioni)

1. Per l'ubicazione di chioschi, edicole od altre installazioni anche a carattere provvisorio, fuori dai centri abitati, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 26, commi 4 e 5, nonche' quelle di cui agli articoli 16, comma 2, e 20, comma 2, del codice.

Art. 30 (Art. 21 Cod. Str.)

(Segnalamento temporaneo)

1. I lavori ed i depositi su strada e i relativi cantieri devono essere dotati di sistemi di segnalamento temporaneo mediante l'impiego di specifici segnali previsti dal presente regolamento ed autorizzati dall'ente proprietario, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del codice.

2. I segnali di pericolo o di indicazione da utilizzare per il segnalamento temporaneo hanno colore di fondo giallo.

3. Per i segnali temporanei possono essere utilizzati supporti e sostegni o basi mobili di tipo trasportabile e ripiegabile che devono assicurare la stabilita' del segnale in qualsiasi condizione della strada ed atmosferica. Per gli eventuali zavorramenti dei sostegni e' vietato l'uso di materiali rigidi che possono costituire pericolo o intralcio per la circolazione.

4. I segnali devono essere scelti ed installati in maniera appropriata alle situazioni di fatto ed alle circostanze specifiche, secondo quanto rappresentato negli schemi segnaletici differenziati per categoria di strada. Gli schemi segnaletici sono fissati con disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

5. Nei sistemi di segnalamento temporaneo ogni segnale deve essere coerente con la situazione in cui viene posto e, ad uguale situazione, devono corrispondere stessi segnali e stessi criteri di posa. Non devono essere posti in opera segnali temporanei e segnali permanenti in contrasto tra loro. A tal fine i segnali permanenti vanno rimossi se in contrasto con quelli temporanei. Ultimati i lavori i segnali temporanei, sia verticali che orizzontali, devono essere immediatamente rimossi e, se del caso, vanno ripristinati i segnali permanenti.

6. In prossimita' della testata di ogni cantiere di durata superiore ai sette giorni lavorativi deve essere apposto apposito pannello (fig. II.382) recante le seguenti indicazioni:

- a) ente proprietario o concessionario della strada;
- b) estremi dell'ordinanza di cui ai commi 1 e 7;
- c) denominazione dell'impresa esecutrice dei lavori;
- d) inizio e termine previsto dei lavori;
- e) recapito e numero telefonico del responsabile del cantiere.

7. Per far fronte a situazioni di emergenza o quando si tratti di esecuzione di lavori di particolare urgenza le misure per la disciplina della circolazione sono adottate dal funzionario responsabile. L'adozione delle misure per i lavori che si protraggono oltre le quarantotto ore, deve essere ratificata dall'autorita' competente; se il periodo coincide con due giorni festivi consecutivi, tale termine e' di settantadue ore. In caso di interventi non programmabili e comunque di modesta entita', cioe' in tutti quei casi che rientrano nella ordinaria attivita' di manutenzione, che comportano limitazioni di traffico non rilevanti e di breve durata, ovvero in caso di incidente stradale, l'ente proprietario puo' predisporre gli schemi ed i dispositivi segnaletici previsti dalle presenti norme senza adottare formale provvedimento. Al termine dei lavori e alla fine dell'emergenza deve essere tempestivamente ripristinata la preesistente disciplina della circolazione, a cura dell'ente proprietario o concessionario della strada.

8. Nel caso di cantieri che interessino la sede di strade extraurbane principali o di strade urbane di scorrimento o di quartiere, i lavori devono essere svolti in piu' turni, anche utilizzando l'intero arco della giornata, e in via prioritaria, nei periodi giornalieri di minimo impegno della strada da parte dei flussi veicolari. I lavori di durata prevedibilmente piu' ampia e che non rivestano carattere di urgenza devono essere realizzati nei periodi annuali di minore traffico.

9. Il ripristino delle condizioni di transitabilita' a seguito di un qualsiasi danneggiamento subito dalle sedi stradali sopraindicate deve avere inizio immediatamente dopo la cessazione dell'evento che ha determinato il danneggiamento stesso.

Art. 31 (Art. 21 Cod. Str.)

(Segnalamento e delimitazione dei cantieri)

1. Gli accorgimenti necessari alla sicurezza e alla fluidita' della circolazione nel tratto di strada che precede un cantiere o una zona di lavoro o di deposito di materiali, consistono in un segnalamento

adeguato alle velocità consentite ai veicoli, alle dimensioni della deviazione ed alle manovre da eseguire all'altezza del cantiere, al tipo di strada e alle situazioni di traffico e locali.

2. In prossimità di cantieri fissi o mobili, anche se di manutenzione, deve essere installato il segnale LAVORI (fig. II.383) corredato da pannello integrativo indicante l'estesa del cantiere quando il tratto di strada interessato sia più lungo di 100 m. Il solo segnale LAVORI non può sostituire gli altri mezzi segnaletici previsti nel presente articolo e in quelli successivi riguardanti la sicurezza della circolazione in presenza di cantieri stradali.

3. Conformemente agli schemi segnaletici di cui all'articolo 30, comma 4, devono essere utilizzati, ove previsti, i seguenti segnali:

a) divieto di sorpasso (figg. II.48 e II.52) e limite massimo di velocità (fig. II.50);

b) segnali di obbligo:

1) direzione obbligatoria (figg. II.80/a, II.80/b, II.80/c);

2) preavviso di direzione obbligatoria (figure II.80/d, II.80/e);

3) direzioni consentite (figg. II.81/a, II.81/b, II.81/c);

4) passaggio obbligatorio (figg. II.82/a, II.82/b);

5) passaggi consentiti (fig. II.83);

c) strettoia (figg. II.384, II.385, II.386) e doppio senso di circolazione (fig. II.387);

d) chiusura di una o più corsie (figg. II.411/a, II.411/b, II.411/c, II.411/d), carreggiata chiusa (figure II.412/a, II.413/a, II.413/b) e rientro in carreggiata (figure II.412/b, II.413/c);

e) segnali di fine prescrizione (figg. II.70, II.71, II.72, II.73).

4. Se ne ricorrono i motivi e le condizioni, devono essere utilizzati anche i seguenti segnali:

a) altri segnali di divieto ritenuti necessari e relativi segnali di fine divieto in funzione delle necessità derivanti dalle condizioni locali del cantiere stradale;

b) mezzi di lavoro in azione (fig. II.388);

c) strada deformata (fig. II.389);

d) materiale instabile sulla strada (fig. II.390);

e) segnali orizzontali in rifacimento (fig. II.391);

f) altri segnali di pericolo ritenuti necessari sempre con colore di fondo giallo.

5. I mezzi di delimitazione dei cantieri stradali o dei depositi sulle strade, secondo le necessità e le condizioni locali, sono i seguenti:

a) le barriere;

b) i delineatori speciali;

c) i coni e i delineatori flessibili;

d) i segnali orizzontali temporanei e dispositivi retroriflettenti integrativi;

e) gli altri mezzi di segnalamento in aggiunta o in sostituzione di quelli previsti, purché preventivamente autorizzati dal Ministero dei lavori pubblici.

6. Per ottenere la preventiva autorizzazione di cui al comma 5, lettera e), l'ente proprietario o concessionario deve presentare tempestiva istanza all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei lavori pubblici indicando la necessità od opportunità del segnalamento aggiunto o sostitutivo e le modalità di tali segnalamenti e della loro apposizione, con indicazione del periodo in cui il segnalamento medesimo deve essere apposto. L'Ispettorato generale, se del caso, autorizza il segnalamento in tempo utile e con lo stesso provvedimento autorizzatorio può apportare modifiche di carattere tecnico o temporale.

Art. 32 (Art. 21 Cod. Str.)

(Barriere)

1. Le barriere segnalano i limiti dei cantieri stradali; sono

disposte parallelamente al piano stradale e sostenute da cavalletti o da altri sostegni idonei. Sono obbligatorie sui lati frontali di delimitazione del cantiere o sulle testate di approccio. Possono essere sostituite con elementi idonei di pari efficacia, purché approvati dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei lavori pubblici e in conformità alle direttive da esso impartite.

2. Lungo i lati longitudinali le barriere possono essere sostituite da recinzioni colorate in rosso o arancione stabilmente fissate, costituite da teli, reti o altri mezzi di delimitazione approvati dal Ministero dei lavori pubblici e in conformità alle direttive da esso impartite.

3. Le barriere sono di due tipi: "normale" e "direzionale".

4. La barriera "normale" (fig. II.392) è colorata a strisce alternate oblique bianche e rosse. La larghezza delle strisce rosse deve essere pari a 1,2 volte quella delle strisce bianche. Deve avere un'altezza non inferiore a 20 cm e deve essere posta parallelamente al piano stradale con il bordo inferiore ad altezza non inferiore a 80 cm da terra in posizione tale da renderla visibile anche in presenza di altri mezzi segnaletici di pre-segnalamento.

5. La barriera "direzionale" (fig. II.393/a) è colorata sulla faccia utile con bande alternate bianche e rosse a punta di freccia. Le punte delle frecce devono essere rivolte nella direzione della deviazione. Deve avere una dimensione "normale" non inferiore a 60 x 240 cm e "grande" di 90 x 360 cm, oppure deve essere composta da quattro moduli di dimensione normale 60 x 60 cm o grande 90 x 90 cm, (fig. II.395) posti orizzontalmente con il bordo inferiore ad altezza non inferiore a 80 cm da terra, preceduti e seguiti da un segnale di passaggio obbligatorio (fig. II.393/b). La larghezza delle zone rosse deve essere pari a 1,2 volte quella delle zone bianche. Per quelle in uso nei centri abitati le dimensioni possono essere ridotte alla metà'.

Art. 33 (Art. 21 Cod. Str.)

(Delineatori speciali)

1. I delineatori speciali sono dei seguenti tipi:

a) PALETTO DI DELIMITAZIONE (fig. II.394).

Esso deve essere usato in serie per evidenziare i bordi longitudinali e di approccio delle zone di lavoro. Deve essere installato sempre ortogonalmente all'asse della strada cui è rivolto. L'intervallo tra i paletti non deve essere superiore a 15 m. Il paletto è colorato sulla faccia con bande alternate bianche e rosse. Quelle rosse hanno una larghezza pari a 1,2 volte quelle bianche. Le dimensioni minime sono di 20 x 80 cm ed il sostegno deve assicurare un'altezza del bordo inferiore di almeno 30 cm da terra;

b) DELINEATORE MODULARE DI CURVA PROVVISORIA (fig. II.395).

Esso deve essere usato in più elementi per evidenziare il lato esterno delle deviazioni con curve provvisorie di raggio inferiore o uguale a 200 m e deve essere installato sempre ortogonalmente all'asse della strada. L'intervallo tra i delineatori temporanei deve essere contenuto nei seguenti valori:

Raggio della curva (in metri)	Spaziamento longitudinale (in metri)
fino a 30	5
da 30 a 50	10
da 50 a 100	15
da 100 a 200	20

Il delineatore presenta sulla faccia un disegno a punta di freccia bianca su fondo rosso. La dimensione "normale" è 60 x 60 cm, quella "grande" è di 90 x 90 centimetri.

Art. 34 (Art. 21 Cod. Str.)

(Coni e delineatori flessibili)

1. Il CONO (fig. II.396) deve essere usato per delimitare ed

evidenziare zone di lavoro o operazioni di manutenzione di breve durata, per il tracciamento di segnaletica orizzontale, per indicare le aree interessate da incidenti, gli incanalamenti temporanei per posti di blocco, la separazione provvisoria di opposti sensi di marcia e delimitazione di ostacoli provvisori. Il cono deve essere costituito da materiali flessibili quali gomma o plastica. E' di colore rosso con anelli di colore bianco retroriflettenti; le dimensioni, nelle tre versioni e in tutte le sue parti, sono specificate nelle figure. Il cono deve avere una adeguata base di appoggio appesantita dall'interno o dall'esterno per garantirne la stabilita' in ogni condizione. La spaziatura di posa e' di 12 m in rettilineo e di 5 m in curva. Nei centri abitati la spaziatura e' dimezzata, salvo diversa distanza necessaria per particolari situazioni della strada e del traffico.

2. Il DELINEATORE FLESSIBILE (fig. II.397) deve essere usato per delimitare i sensi di marcia contigui, opposti o paralleli, e per circondare zone di lavoro ed operazioni di manutenzione di lunga durata. Il delineatore flessibile, lamellare o cilindrico, deve essere costituito da materiali flessibili quali gomma o plastica; e' di colore rosso con inserti o anelli di colore bianco retroriflettenti; ha dimensioni come specificato nelle figure. La base deve essere incollabile o altrimenti fissata alla pavimentazione. I delineatori flessibili, se investiti dal traffico, devono piegarsi e riprendere la posizione verticale originale senza distaccarsi dalla pavimentazione. La frequenza di posa e' di 12 m in rettilineo e di 5 m in curva, salvo distanza diversa nei centri abitati, a seconda delle necessita' locali della segnalazione.

3. Le caratteristiche dei materiali da utilizzare per i coni e per i delineatori flessibili sono stabilite con apposito disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

Art. 35 (Art. 21 Cod. Str.)

(Segnali orizzontali temporanei e dispositivi
retroreflettenti integrativi)

1. I segnali orizzontali a carattere temporaneo devono essere applicati in corrispondenza di cantieri, lavori o deviazioni di durata superiore a sette giorni lavorativi salvo i casi in cui condizioni atmosferiche o del fondo stradale ne impediscano la corretta apposizione. In tali casi si applicano i dispositivi di cui al comma 6. I segnali orizzontali hanno lo scopo di guidare i conducenti e garantire la sicurezza del traffico in approccio ed in prossimita' di anomalie planimetriche derivanti dall'esistenza di lavori stradali.

2. I segnali orizzontali temporanei sono di colore giallo, devono essere antisdrucchiolevoli e non devono sporgere piu' di 5 mm dal piano della pavimentazione.

3. Tali segnali devono poter essere rimossi integralmente e rapidamente al cessare delle cause che hanno determinato la necessita' di apposizione, senza lasciare alcuna traccia sulla pavimentazione, arrecare danni alla stessa e determinare disturbi o intralcio alla circolazione.

4. I segnali orizzontali da usare nell'ambito di cantieri e di lavori stradali sono le strisce longitudinali continue e discontinue per indicare i margini, la separazione dei sensi di marcia e le corsie, le strisce trasversali per indicare il punto di arresto nei sensi unici alternati regolati da semafori, le frecce direzionali o le iscrizioni con la grafica e le dimensioni previste per la segnaletica orizzontale permanente.

5. Le caratteristiche tecniche e di qualita' dei materiali costituenti la segnaletica orizzontale temporanea e dei dispositivi retroreflettenti integrativi di cui al comma 6, nonche' i metodi di misura di dette caratteristiche, sono stabilite con apposito disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro dei lavori

pubblici da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

6. I dispositivi retroriflettenti integrativi devono essere usati in corrispondenza di cantieri, lavori o deviazioni di durata compresa tra due e sei giorni lavorativi. Possono essere usati per rafforzare i segnali orizzontali temporanei in situazioni particolarmente pericolose. Essi devono riflettere luce di colore giallo e non devono avere un'altezza superiore a 2,5 cm. Sono applicati con idoneo adesivo di sicurezza alla pavimentazione, in modo da evitare distacchi, in conseguenza della sollecitazione del traffico. Devono poter essere facilmente rimossi senza produrre danni al manto stradale conformemente a quanto disposto dall'articolo 30, comma 5. La frequenza di posa massima di tali dispositivi e' di 12 m in rettilineo e di 3 m in curva. Altri mezzi di segnalamento temporaneo in aggiunta o in sostituzione di quelli previsti possono essere impiegati previa approvazione del Ministero dei lavori pubblici, in conformita' alle direttive da esso impartite. Al riguardo si applica la disposizione dell'articolo 31, comma 6.

Art. 36 (Art. 21 Cod. Str.)

(Visibilita' notturna)

1. La visibilita' notturna dei segnali verticali da utilizzare nei lavori stradali e' regolamentata nell'articolo 79.

2. Per quanto concerne le barriere ed i delineatori speciali, la visibilita' notturna deve essere assicurata secondo quanto stabilito dall'articolo 79, comma 8.

3. Per quanto concerne i delineatori flessibili ed i coni, la visibilita' notturna deve essere assicurata dalla rifrangenza almeno delle parti bianche, con materiali aventi valori del coefficiente areico di intensita' luminosa non inferiori a quelli delle pellicole di classe 2 di cui all'articolo 79, comma 10.

4. I segnali orizzontali temporanei ed i dispositivi integrativi dei segnali orizzontali devono essere realizzati con materiali tali da renderli visibili sia di giorno che di notte anche in presenza di pioggia o con fondo stradale bagnato.

5. Le caratteristiche fotometriche e colorimetriche dei segnali orizzontali temporanei e dei dispositivi integrativi di detti segnali sono stabilite dal disciplinare tecnico di cui all'articolo 35, comma 5.

6. Ad integrazione della visibilita' dei mezzi segnaletici rifrangenti, durante le ore notturne ed in tutti i casi di scarsa visibilita', le barriere di testata delle zone di lavoro devono essere munite di idonei apparati luminosi di colore rosso a luce fissa. Il segnale "LAVORI" (fig. II.383) deve essere munito di analogo apparato luminoso di colore rosso a luce fissa.

7. Lo sbarramento obliquo che precede eventualmente la zona di lavoro deve essere integrato da dispositivi a luce gialla lampeggiante, in sincrono o in progressione (luci scorrevoli).

8. I margini longitudinali della zona di lavoro possono essere integrati con analoghi dispositivi a luce gialla fissa. Sono vietate le lanterne, od altre sorgenti luminose, a fiamma libera.

9. Le caratteristiche tecniche e di qualita' dei dispositivi luminosi di cui ai commi 6, 7 e 8, nonche' i metodi di misura di dette caratteristiche, sono stabiliti con apposito disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

Art. 37 (Art. 21 Cod. Str.)

(Persone al lavoro)

1. Coloro che operano in prossimita' della delimitazione di un cantiere o che comunque sono esposti al traffico dei veicoli nello svolgimento della loro attivita' lavorativa, devono essere visibili sia di giorno che di notte mediante indumenti di lavoro fluorescenti e rifrangenti.

2. Tutti gli indumenti devono essere realizzati con tessuto di base fluorescente di colore arancio o giallo o rosso con applicazione di

fasce rifrangenti di colore bianco argento.

3. In caso di interventi di breve durata puo' essere utilizzata una bretella realizzata con materiale sia fluorescente che rifrangente di colore arancio.

4. Le tipologie degli indumenti e le caratteristiche dei materiali fluorescenti, rifrangenti e fluororifrangenti sono stabilite con apposito disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici e da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

Art. 38 (Art. 21 Cod. Str.)
(Veicoli operativi)

1. I veicoli operativi, i macchinari e i mezzi d'opera impiegati per i lavori o per la manutenzione stradale, fermi od in movimento, devono portare posteriormente un pannello a strisce bianche e rosse, integrato da un segnale di PASSAGGIO OBBLIGATORIO con freccia orientata verso il lato dove il veicolo puo' essere superato (fig. II.398). Il pannello e il segnale "PASSAGGIO OBBLIGATORIO" devono essere realizzati con pellicola retroriflettente di classe 2 come previsto all'articolo 79, comma 10. Questo tipo di segnalazione deve essere usato anche dai veicoli che per la natura del carico o la massa o l'ingombro devono procedere a velocita' particolarmente ridotta. In questi casi, detti veicoli devono essere equipaggiati con una o piu' luci gialle lampeggianti.

2. I veicoli operativi, anche se devono compiere lavori manutentori di brevissima durata quali la sostituzione di lampadine della pubblica illuminazione o rappezzi al manto stradale, devono essere presegnalati con opportuno anticipo:

a) sulle strade urbane con il preavviso LAVORI (fig. II.383), con i segnali di PASSAGGIO OBBLIGATORIO preceduto, qualora opportuno, dai segnali DIVIETO DI SORPASSO (fig. II.48), STRETTOIA (figg. II.384, II.385 o II.386), SENSO UNICO ALTERNATO (figg. II.41 e II.45) e LIMITE MASSIMO DI VELOCITA' (fig. II.50) se il limite e' inferiore a 50 km/h;

b) sulle strade extra-urbane con i segnali di cui alla lettera a) con i segnali di LIMITE MASSIMO DI VELOCITA' a scalare e i segnali di PASSAGGIO OBBLIGATORIO in numero sufficiente a delineare l'eventuale incanalamento del traffico a monte.

Art. 39 (Art. 21 Cod. Str.)
(Cantieri mobili)

1. Un cantiere stradale si definisce "mobile" se e' caratterizzato da una velocita' media di avanzamento dei lavori, che puo' variare da poche centinaia di m/giorno a qualche km/h.

2. Il segnalamento di un cantiere mobile consiste in un:

a) PRESEGNALAMENTO disposto sulla banchina e spostato in avanti in maniera coordinata all'avanzamento dei lavori, ovvero anche su un primo veicolo a copertura e protezione anticipata e, comunque, ad una distanza che consenta ai conducenti una normale manovra di decelerazione in rapporto alla velocita' che gli stessi possono mantenere sia in via legale che in via di fatto sulla tratta stradale considerata. La segnaletica di preavviso posta sulla banchina (nei due sensi se necessario) e' costituita generalmente di un cartello composito contenente il segnale LAVORI, il segnale CORSIE DISPONIBILI, il pannello integrativo indicante la distanza del cantiere (figg. II.399/a e II.399/b), ed eventuali luci gialle lampeggianti. La segnaletica di preavviso posta su un veicolo di protezione anticipata puo' assumere la configurazione di SEGNALE MOBILE DI PREAVVISO (figg. II.400);

b) SEGNALAMENTO DI LOCALIZZAZIONE posto a terra e spostato in maniera coordinata all'avanzamento dei lavori. Il segnale assume la configurazione di SEGNALE MOBILE DI PROTEZIONE (fig. II.401), costituito da un pannello a strisce bianche e rosse contenente un segnale di passaggio obbligatorio con freccia orientata verso il lato dove puo' essere superata la zona del cantiere ed integrato da luci

gialle lampeggianti alcune delle quali disposte a forma di freccia orientata come il segnale di passaggio obbligatorio. La segnaletica "sul posto" comprende anche la delimitazione della zona di lavoro con conici o paletti, questi ultimi eventualmente integrati da luci gialle lampeggianti. Il SEGNALE MOBILE DI PROTEZIONE puo' essere sistemato su un veicolo di lavoro, oppure su un carrello trainato dal veicolo stesso, ovvero posto su un secondo veicolo di accompagnamento. Il segnale di LAVORI deve essere posto sulle strade intersecanti se il cantiere mobile puo' presentarsi all'improvviso ai veicoli che svoltano. I segnali installati sui veicoli devono essere realizzati con pellicole retroriflettenti di classe 2, di cui all'articolo 79, comma 10. In galleria non sono consentiti cantieri mobili, se essa rimane aperta al traffico.

3. In tutte le fasi non operative precedenti o successive al loro impiego, i lampeggiatori del SEGNALE MOBILE DI PROTEZIONE devono essere disattivati ed il segnale stesso deve essere posto in posizione ripiegata.

Art. 40 (Art. 21 Cod. Str.)

(Sicurezza dei pedoni nei cantieri stradali)

1. La segnaletica di sicurezza dei lavori, dei depositi, degli scavi e dei cantieri stradali deve comprendere speciali accorgimenti a difesa della incolumita' dei pedoni che transitano in prossimita' dei cantieri stessi.

2. I cantieri edili, gli scavi, i mezzi e macchine operatrici, nonche' il loro raggio di azione, devono essere sempre delimitati, soprattutto sul lato dove possono transitare pedoni, con barriere, parapetti, o altri tipi di recinzioni cosi' come previsto dall'articolo 32, comma 2.

3. Le recinzioni di cui al comma 2 devono essere segnalate con luci rosse fisse e dispositivi rifrangenti della superficie minima di 50 cm (Elevato al Quadrato), opportunamente intervallati lungo il perimetro interessato dalla circolazione.

4. Se non esiste marciapiede, o questo e' stato occupato dal cantiere, occorre delimitare e proteggere un corridoio di transito pedonale, lungo il lato o i lati prospicienti il traffico veicolare, della larghezza di almeno 1 m. Detto corridoio puo' consistere in un marciapiede temporaneo costruito sulla carreggiata, oppure in una striscia di carreggiata protetta, sul lato del traffico, da barriere o da un parapetto di circostanza segnalati dalla parte della carreggiata, come precisato al comma 3.

5. Tombini e ogni tipo di portello, aperti anche per un tempo brevissimo, situati sulla carreggiata o in banchine o su marciapiedi, devono essere completamente recintati (fig. II.402).

Art. 41 (Art. 21 Cod. Str.)

(Limitazioni di velocita' in prossimita' di lavori o di cantieri stradali)

1. Le limitazioni di velocita' temporanee in prossimita' di lavori o di cantieri stradali, sono subordinate, salvo casi di urgenza, al consenso ed alle direttive dell'ente proprietario della strada. Il LIMITE DI VELOCITA' deve essere posto in opera di seguito al segnale LAVORI, ovvero abbinato con esso sullo stesso supporto. Il valore della limitazione, salvo casi eccezionali, non deve essere inferiore a 30 km/h. Quando sia opportuno limitare la velocita' su strade di rapido scorrimento occorre apporre limiti a scalare.

2. Alla fine della zona lavori o del cantiere, se e' apposto il segnale VIA LIBERA, non occorre quello di FINE LIMITAZIONE DI VELOCITA'. E' invece necessario il segnale FINE LIMITAZIONE DI VELOCITA' se altri divieti restano in vigore. Se una limitazione di velocita' diversa permane anche dopo la fine della zona lavori, e' sufficiente installare il segnale col nuovo limite senza porre quello di FINE LIMITE PRECEDENTE.

Art. 42 (Art. 21 Cod. Str.)

(Strette e sensi unici alternati)

1. Qualora la presenza dei lavori, dei depositi o dei cantieri stradali determini un restringimento della carreggiata e' necessario apporre il segnale di pericolo temporaneo STRETTOIA in una delle tre versioni previste (figg. II.384, II.385 e II.386). Se tale segnale viene posto vicino alla zona lavori o di cantiere, dopo gli altri eventuali presegnali deve essere corredato da pannello integrativo indicante la distanza della strettoia.

2. Se la larghezza della strettoia e' inferiore a 5,60 m occorre istituire il transito a senso unico alternato nel tempo, regolato ai sensi del comma 3.

3. Il regime di transito attraverso una strettoia di larghezza inferiore a 5,60 m puo' essere regolato in tre modi:

a) TRANSITO ALTERNATO A VISTA.

Deve essere installato il segnale negativo DARE PRECEDENZA NEL SENSO UNICO ALTERNATO (fig. II.41) dalla parte in cui il traffico incontra l'ostacolo e deve deviare. Reciprocamente l'altro segnale DIRITTO DI PRECEDENZA NEL SENSO UNICO ALTERNATO (fig. II.45) da' la priorit a' a quel senso di circolazione che e' meno intralciato dai lavori;

b) TRANSITO ALTERNATO DA MOVIERI.

Questo sistema richiede due movieri muniti di apposita paletta, posti a ciascuna estremita' della strettoia, i quali presentano al traffico uno la faccia verde, l'altro la faccia rossa della paletta. Il funzionamento di questo sistema e' legato al buon coordinamento dei movieri, che puo' essere stabilito a vista o con apparecchi radio ricetrasmittenti o tramite un terzo moviere intermedio munito anch'esso di paletta. Le palette sono circolari (fig. II.403) del diametro di 30 cm e munite di manico di 20 cm di lunghezza con rivestimento in pellicola rifrangente verde da un lato e rosso dall'altro. I movieri possono anche fare uso di bandiere di colore arancio fluorescente, delle dimensioni non inferiori a 80 x 60 cm, principalmente per indurre gli utenti della strada al rallentamento e ad una maggiore prudenza. Il movimento delle bandiere puo' essere affidato anche a dispositivi meccanici;

c) TRANSITO ALTERNATO A MEZZO SEMAFORI.

Quando non sia possibile ricorrere ai due sistemi precedenti per la lunghezza della strettoia o a causa della non visibilita' reciproca tra le due estremita' della strettoia stessa, il senso alternato deve essere regolato da due semafori comandati a mano o con funzionamento automatico. Nel caso di cicli a tempo fisso, la fase di rosso non deve superare i 2', salvo casi eccezionali di strettoie di grande lunghezza. Fuori dei centri abitati l'impianto semaforico deve essere preceduto dal segnale di pericolo temporaneo SEMAFORO (fig. II.404) con una luce gialla lampeggiante inserita al posto del disco giallo del simbolo. Il collegamento "semaforo-centralino-semaforo" puo' avvenire via cavo o via radio. Il semaforo va posto sul lato destro, all'altezza della striscia di arresto temporanea. Se il traffico in approccio puo' disporsi su piu' file, il semaforo deve essere ripetuto a sinistra, sulla linea di separazione dei sensi di marcia. La messa in funzione di un impianto semaforico per transito alternato deve essere autorizzata dall'ente proprietario o concessionario della strada, che ha la facolta' di stabilire o modificare la durata delle fasi, in relazione alle situazioni di traffico.

Art. 43 (Art. 21 Cod. Str.)

(Deviazioni di itinerario)

1. Si ha una deviazione di itinerario quando tutto il traffico o parte di esso viene trasferito su una sede diversa (itinerario deviato) dall'itinerario normale. Le deviazioni possono essere obbligatorie (deviazione vera e propria) oppure facoltative (itinerario raccomandato). Qualsiasi deviazione puo' essere decisa ed autorizzata dall'ente proprietario o concessionario della strada interrotta. Qualora l'itinerario deviato coinvolga altri enti proprietari o concessionari occorrono l'accordo e l'intesa preventivi

di tutti gli enti interessati.

2. La segnaletica di indicazione necessaria e' la seguente:

a) PREAVVISO DI DEVIAZIONE (fig. II.405) da porre a 100 m sulla viabilita' ordinaria e da porre a 300 m ed a 150 m sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (fig. II.406);

b) SEGNALI DI DIREZIONE da porre in corrispondenza delle intersezioni (figg. II.407/a e II.407/b);

c) in caso di limitazioni di sagoma o di massa sull'itinerario normale, devono essere installati, alla intersezione che precede il cantiere, PREAVVISI DI DEVIAZIONE sui quali sono inseriti i simboli relativi alle limitazioni, per segnalare l'itinerario deviato (fig. II.408);

d) una deviazione obbligatoria solo per una o piu' particolari categorie di veicoli deve essere segnalata col segnale di DIREZIONE OBBLIGATORIA integrato dal o dai simboli delle categorie veicolari escluse (figg. II.409/a, II.409/b);

e) una deviazione facoltativa solo per una o piu' particolari categorie di veicoli deve essere segnalata col segnale di DIREZIONE CONSIGLIATA integrato dal o dai simboli delle categorie veicolari escluse (figg. II.410/a, II.410/b).

3. Sulle strade a carreggiate separate con due o piu' corsie per senso di marcia vanno impiegati i seguenti segnali di indicazione per la disponibilita' e l'uso delle corsie:

a) il segnale CORSIA O CORSIE CHIUSE (figg. II.411/a, II.411/b, II.411/c, II.411/d) deve essere impiegato quando, su una carreggiata a due o piu' corsie, si riduce il numero di quelle disponibili nel senso di marcia. La chiusura di due o piu' corsie deve essere sfalsata nello spazio in modo da operare la chiusura di una corsia per volta. La rappresentazione grafica del simbolo varia secondo la situazione stradale ed il numero di corsie interessate. Il segnale puo' essere preceduto dal preavviso, costituito dallo stesso segnale corredato da un pannello integrativo indicante la distanza dal punto in cui e' localizzata la chiusura;

b) il segnale CARREGGIATA CHIUSA (figg. II.412/a, II.413/az, II.413/b) deve essere impiegato quando su una strada a carreggiate separate, una di esse viene chiusa al traffico;

c) il segnale RIENTRO IN CARREGGIATA (figg. II.412/b, II.413/c) deve essere impiegato per indicare il ripristino delle condizioni viabili normali;

d) il segnale USO CORSIE puo' essere impiegato per indicare l'utilizzo delle corsie disponibili per le diverse categorie di veicoli (fig. II.414).

4. La segnaletica di prescrizione necessaria e' la seguente:

a) segnali DARE PRECEDENZA oppure FERMARSI E DARE PRECEDENZA (secondo le condizioni di visibilita') a tutte le intersezioni del percorso deviato, qualora la strada interrotta goda del diritto di precedenza;

b) segnali DIVIETO DI TRANSITO, DIREZIONE OBBLIGATORIA, barriere direzionali nel numero necessario;

c) segnalamento del possibile accesso ai residenti lungo la strada interrotta, ma in modo da escludere dubbi od esitazioni per il traffico a transito vietato.

Art. 44 (Art. 22 Cod. Str.)

(Accessi in generale)

1. Ai fini dell'articolo 22 del codice, si definiscono accessi:

a) le immissioni di una strada privata su una strada ad uso pubblico;

b) le immissioni per veicoli da un'area privata laterale alla strada di uso pubblico.

2. Gli accessi di cui al comma 1 si distinguono in accessi a raso, accessi a livelli sfalsati e accessi misti. Per gli accessi a raso e per quelli a livelli sfalsati valgono le corrispondenti definizioni di intersezione di cui all'articolo 2 del codice. Gli accessi misti

presentano, al contempo, le caratteristiche degli accessi a raso e di quelli a livelli sfalsati.

Art. 45 (art. 22 Cod. Str.)
(Accessi alle strade extraurbane)

1. Nelle autostrade non sono consentiti accessi privati.
2. Nelle strade extraurbane principali sono consentiti accessi privati a livelli sfalsati ubicati a distanza non inferiore a metri 1000 tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi.
3. Nelle strade extraurbane secondarie sono consentiti accessi privati purché realizzati a distanza non inferiore a 300 m tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi.
4. Le strade extraurbane principali e secondarie di nuova costruzione devono essere provviste di fasce laterali di terreno tali da consentire l'eventuale inserimento di strade di servizio per il collegamento degli accessi privati di immissione sulla strada.
5. Gli accessi devono essere localizzati dove l'orografia dei luoghi e l'andamento della strada consentono la più ampia visibilità della zona di svincolo e possibilmente nei tratti di strada in rettilineo.
6. L'ente proprietario della strada può negare l'autorizzazione per nuovi accessi, diramazioni e innesti, o per la trasformazione di quelli esistenti o per la variazione d'uso degli stessi quando ritenga che da essi possa derivare pregiudizio alla sicurezza e fluidità della circolazione e particolarmente quando trattasi di accessi o diramazioni esistenti o da istituire in corrispondenza di tratti di strada in curva o a forte pendenza, nonché ogni qualvolta non sia possibile rispettare le norme fissate ai fini della visibilità per le intersezioni di cui agli articoli 16 e 18 del codice.
7. L'ente medesimo può negare l'autorizzazione di accessi in zone orograficamente difficili che non garantiscono sufficienti condizioni di sicurezza.
8. Gli accessi e le diramazioni devono essere costruiti con materiali di adeguate caratteristiche e sempre mantenuti in modo da evitare apporto di materie di qualsiasi natura e lo scolo delle acque sulla sede stradale; devono essere inoltre pavimentati per l'intero tratto e comunque per una lunghezza non inferiore a 50 m a partire dal margine della carreggiata della strada da cui si diramano.
9. Gli accessi sono realizzati e mantenuti dall'ente proprietario della strada per la sola zona insistente sulla strada; al privato spetta la costruzione e la manutenzione dell'accesso ricadente sulla proprietà privata. Le spese per la manutenzione degli accessi privati sono a carico dei titolari dell'accesso anche per la parte cui provvede direttamente l'ente proprietario della strada.

Art. 46 (Art. 22 Cod. Str.)
(Accessi nelle strade urbane. Passo carrabile)

1. La costruzione dei passi carrabili è autorizzata dall'ente proprietario della strada nel rispetto della normativa edilizia e urbanistica vigente.
2. Il passo carrabile deve essere realizzato osservando le seguenti condizioni:
 - a) deve essere distante almeno 12 metri dalle intersezioni e, in ogni caso, deve essere visibile da una distanza pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima consentita nella strada medesima;
 - b) deve consentire l'accesso ad un'area laterale che sia idonea allo stazionamento dei veicoli;
 - c) qualora l'accesso alle proprietà laterali sia destinato anche a notevole traffico pedonale, deve essere prevista una separazione dell'entrata carrabile da quella pedonale;
 - d) deve essere segnalato mediante l'apposito segnale di cui all'art. 120.
3. Qualora l'accesso dei veicoli alla proprietà laterale avvenga

direttamente dalla strada, il passo carrabile oltre che nel rispetto delle condizioni previste nel comma precedente, deve essere realizzato in modo da favorire la rapida immissione dei veicoli nella proprietà laterale. L'eventuale cancello a protezione della proprietà laterale dovrà essere arretrato allo scopo di consentire la sosta, fuori della sede stradale, di un veicolo in attesa di ingresso.

4. E' consentita l'apertura di passi carrabili provvisori per motivi temporanei quali l'apertura di cantieri o simili. In tali casi devono essere osservate, per quanto possibile, le condizioni di cui al comma 2. Deve in ogni caso disporsi idonea segnalazione di pericolo allorché non possono essere osservate le distanze dall'intersezione.

Titolo II COSTRUZIONE E TUTELA DELLE STRADE

Capo I

(Paragrafo) 3. PUBBLICITA' SULLE STRADE E SUI VEICOLI

(Art. 23 Codice della Strada)

Art. 47 (Art. 23 Cod. Str.)

(Definizione dei mezzi pubblicitari)

1. E' da considerare "insegna" la scritta in caratteri alfanumerici, completata eventualmente da un simbolo o da un marchio realizzata e supportata con materiali di qualsiasi natura, installata nella sede dell'attività a cui si riferisce o nelle pertinenze accessorie alla stessa. Può essere luminosa sia per luce propria che per luce indiretta.

2. E' da qualificare "sorgente luminosa" qualsiasi corpo illuminante o insieme di corpi illuminanti che, diffondendo luce in modo puntiforme o lineare o planare, illumina aree, fabbricati, monumenti, manufatti di qualsiasi natura ed emergenze naturali.

3. Si definisce "cartello" quel manufatto bifacciale, supportato da una idonea struttura di sostegno, che e' finalizzato alla diffusione di messaggi pubblicitari o propagandistici sia direttamente, sia tramite sovrapposizione di altri elementi; esso e' utilizzabile in entrambe le facciate anche per immagini diverse. Può essere luminoso sia per luce propria che per luce indiretta.

4. Si considera "manifesto" l'elemento bidimensionale realizzato in materiale di qualsiasi natura, privo di rigidità, finalizzato alla diffusione di messaggi pubblicitari o propagandistici, posto in opera su strutture murarie o su altri supporti comunque diversi dai cartelli e dagli altri mezzi pubblicitari. Non può essere luminoso ne' per luce propria ne' per luce indiretta.

5. Si considera "striscione, locandina e stendardo" l'elemento bidimensionale realizzato in materiale di qualsiasi natura, privo di rigidità, mancante di una superficie di appoggio o comunque non aderente alla stessa, finalizzato alla promozione pubblicitaria di manifestazioni o spettacoli. Può essere luminoso per luce indiretta.

6. E' da considerare "segno orizzontale reclamistico" la riproduzione sulla superficie stradale, con pellicole adesive, di scritte in caratteri alfanumerici, di simboli e di marchi, finalizzata alla diffusione di messaggi pubblicitari o propagandistici.

7. E' da qualificare "impianto di pubblicità o propaganda" qualunque manufatto finalizzato alla pubblicità o alla propaganda sia di prodotti che di attività e non individuabile, secondo le definizioni precedenti, ne' come insegna, ne' come cartello, ne' come manifesto, ne' come segno orizzontale reclamistico. Può essere luminoso sia per luce propria che per luce indiretta.

8. Nel termine generico "altri mezzi pubblicitari", indicato negli articoli successivi, sono da ricomprendere i seguenti elementi inerenti la pubblicità: insegne, segni orizzontali reclamistici, impianti di pubblicità o propaganda, striscioni, locandine e

standardi.

Art. 48 (Art. 23 Cod. Str.)

(Dimensioni dei cartelli pubblicitari)

1. I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari previsti dall'articolo 23 del codice e definiti nell'articolo 47, se installati fuori dai centri abitati non devono superare la superficie di sei metri quadrati, ad eccezione delle insegne poste parallelamente al senso di marcia dei veicoli che possono raggiungere la superficie di venti metri quadrati; se installati entro i centri abitati sono soggetti alle limitazioni dimensionali previste dai regolamenti comunali.

2. Il limite di superficie di cui al comma precedente viene ridotto da sei a tre metri quadrati se i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari sono installati lungo o in prossimità delle strade, fuori dai centri abitati capoluoghi di provincia, entro la distanza di chilometri cinque dal cartello di indicazione del centro abitato.

Art. 25-bis (5)

((APPENDICI AL TITOLO I

Appendice I	- Art. 9	Caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli e dei trasporti, eccezionali per massa
Appendice II	- Art. 9	Caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli e dei trasporti, eccezionali per sole dimensioni
Appendice III	- Art. 10	Caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli mezzi d'opera
Appendice IV	- Art. 12	Caratteristiche costruttive e funzionali degli autoveicoli ad uso speciale per il soccorso stradale

APPENDICE I - ART. 9

(Caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli e dei trasporti, eccezionali per massa)

1. Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti al trasporto eccezionale, eccedenti i limiti previsti dall'articolo 62 del codice, sono le seguenti:

a) Per i veicoli a motore non atti al traino:

a.1) dimensioni: entro o eccedenti i limiti fissati dall'articolo 61 del codice;

a.2) valore minimo della massa complessiva: 35 t;

a.3) velocità massima calcolata per costruzione: 70 km/h;

a.4) eventuali dispositivi limitatori di velocità, purché riconosciuti ammissibili dalla Direzione generale della M.C.T.C., devono intendersi elementi costruttivi ai fini della valutazione della velocità massima calcolata;

a.5) sono ammessi dispositivi di sollevamento degli assi, da utilizzare per brevi tratti stradali ed in condizione di scarsa aderenza degli stessi, secondo le norme emanate al riguardo dalla Direzione generale della M.C.T.C.;

a.6) altre caratteristiche: tutte quelle proprie della categoria N3 di appartenenza.

b) Per i veicoli a motore atti al traino:

b.1) massa rimorchiabile compresa tra 3 e 6 volte la massa complessiva massima del veicolo a motore e comunque non superiore ad 8 volte la sua massa aderente;

b.2) massa aderente non inferiore al 65% della massa complessiva massima. Massa minima sull'asse direttivo non inferiore al 20% della massa complessiva per i veicoli a due o a tre assi. Nel caso di due assi direttivi il valore della massa gravante su ciascuno di essi deve essere non inferiore al 17.5% della massa complessiva;

b.3) velocità massima calcolata per costruzione in servizio di traino: 40 km/h, con l'eccezione di cui al successivo punto b.4);

b.4) trasmissioni: è ammesso l'attrezzaggio con trasmissioni che consentano di raggiungere una velocità massima calcolata non

superiore a 70 km/h nei casi sotto indicati e se il conseguimento di tale velocita' e' reso possibile da elementi costruttivi:

b.4.1) quando viaggiano isolati;

b.4.2) quando effettuano servizio di traino entro i limiti di dimensioni e massa ammessi dagli articoli 61 e 62 del codice e soddisfano le condizioni di cui al comma 5 dell'appendice III al titolo III;

b.4.3) quando agganciano un rimorchio riconosciuto per una massa complessiva massima di 42,6 t e formano una combinazione della massa massima i 72 t nel rispetto del rapporto di traino 1,45. In questo caso i veicoli della combinazione devono rispettare, oltre a tutte le norme tecniche specifiche per i veicoli eccezionali e per trasporti eccezionali, anche l'iscrizione nella fascia d'ingombro. Non si effettua la prova di cui al comma 5, lettera b), dell'appendice III al titolo III o della verifica prevista allo stesso comma, lettera c), del valore minimo della potenza specifica se la potenza del propulsore del veicolo trattore e' non inferiore a 259 kW. La massa complessiva di 42,6 t, nel caso di semirimorchi, e' riferita alla massa gravante sugli assi a terra del semirimorchio;

b.5) eventuali dispositivi limitatori di velocita', purché riconosciuti ammissibili dalla Direzione generale della M.C.T.C., devono intendersi elementi costruttivi ai fini della valutazione della velocita' massima calcolata;

b.6) sono ammessi dispositivi di sollevamento degli assi, da utilizzare per brevi tratti stradali ed in condizione di scarsa aderenza degli stessi, secondo le norme emanate al riguardo dalla Direzione generale della M.C.T.C.;

b.7) altre caratteristiche: tutte quelle proprie della categoria N3 di appartenenza.

c) Per i veicoli rimorchiati:

c.1) valore della massa minima complessiva del rimorchio: 29 t; per i semirimorchi tale massa e' riferita a quella gravante sugli assi a terra;

c.2) velocita' di base ai fini del dimensionamento e dell'equipaggiamento, tenuto anche conto della pressione di gonfiaggio dei pneumatici, che in ogni caso non puo' superare i 10 bar:

c.2.1) 80 km/h se di massa complessiva da 29 a 42,6 t;

c.2.2) 40 km/h se di massa complessiva superiore a 42,6 t e sino a 80 t;

c.2.3) 25 km/h se di massa complessiva superiore a 80 t. Per i veicoli rimorchiati eccezionali e per trasporti eccezionali, abbinabili a trattori classificati mezzi d'opera, la velocita' di base deve comunque essere non inferiore a 80 km/h;

c.3) dimensioni: entro o eccedenti i limiti dall'articolo 61 del codice;

c.4) timoni e veicoli rimorchiati telescopici: si applicano le norme previste ai punti b.2) e b.3) dell'appendice II al titolo I;

c.5) altre caratteristiche: tutte quelle proprie della categoria 04 di appartenenza.

d) Prove:

d.1) i valori delle masse eccezionali dichiarate dal costruttore possono essere ammessi a condizione che lo spunto in salita e la tenuta del freno di stazionamento risultino verificati sulle seguenti pendenze:

d.1.1) 18% per il veicolo isolato di cui alla lettera a);

d.1.2) 16% per lo spunto in salita e 18% per la tenuta del freno di stazionamento per il veicolo isolato di cui alla lettera b);

d.1.3) 8% per il complesso formato con un valore del rapporto di traino di 1,45;

d.1.4) 4,5% per il complesso formato con un valore del rapporto di traino uguale o superiore a 3;

d.2) per i singoli dispositivi e per le prove di prestazione, si

fa riferimento alla normativa in vigore, in quanto applicabile. Per i veicoli di cui alla lettera b), ai fini della determinazione della massa rimorchiabile, dovrà altresì verificarsi che la potenza minima del propulsore installato sul veicolo a motore, riferita al valore massimo in tonnellate della combinazione che può formare con il veicolo rimorchiato, non risulti comunque inferiore a:

d.2.1) 1,76 kW/t per combinazioni della massa complessiva sino a 100 t con l'eccezione di cui al punto b.4);

d.2.2) 1,17 kW/t per combinazioni della massa complessiva di oltre 150 t.

Per valori della massa complessiva della combinazione compresi tra 100 e 150 t, la potenza minima del propulsore deve essere quella risultante per interpolazione lineare tra 1,76 e 1,17 kW/t. Le potenze specifiche sopra indicate sono ridotte rispettivamente a 1,47 kW/t e 1,03 kW/t, oppure al valore interpolato tra 1,47 e 1,03, per la combinazione la cui massa complessiva sia compresa tra 100 e 150 t, per i veicoli trattori ad aderenza totale ed equipaggiati con rallentatori idraulici od elettrici idonei a superare la prova di cui al successivo punto d.3.3);

d.3) la verifica dei dispositivi di frenatura sarà attuata in conformità delle disposizioni di cui agli allegati I, II - con esclusione del punto 1.2.4.2. dell'allegato II e della relativa appendice - III, IV, V, VI, VII e, per i soli veicoli suscettibili di superare la velocità DI 50 km/h, X della direttiva 71/320/CEE:

d.3.1) Il tempo t , corrisponde a $x = 75\%$ di cui al punto 2.4 dell'allegato III della direttiva citata, non deve essere inferiore a 0,5 secondi. Per i veicoli abilitati a circolare anche entro i limiti di cui agli articoli 61 e 62 del codice, senza l'obbligo dell'autorizzazione di cui all'articolo 10 del codice, la verifica dei dispositivi deve essere attuata anche a tutte le masse legali, nel pieno rispetto delle norme in vigore per i veicoli della categoria N3;

d.3.2) deve essere altresì verificato che i veicoli di cui alla lettera b), alla massa massima eccezionale che possono formare, siano in grado di mantenere, sulla pendenza del 6% (per le combinazioni di massa di 72 t e rapporto di traino di 1,45) e del 4,5% (per le combinazioni con rapporto di traino non inferiore a 3 e non superiore a 6), una velocità stabilizzata di 25 (più o meno) 5 km/h (scegliendo il rapporto che più si avvicina al valore di 25 km/h) senza far ricorso ad alcuno dei dispositivi di frenatura di servizio, Di soccorso o di stazionamento. La verifica va attuata sulla predetta pendenza per corsa per una lunghezza di 6 km;

d.3.3) le prove di cui ai punti 1.3. e 1.4 dell'allegato II citato al precedente punto d.3) non sono sostitutive di quelle di cui al punto d.3.2), la quale è invece da ritenersi sostitutiva delle predette prove 1.3 e 1.4 del predetto allegato II. Queste ultime prove devono, comunque, essere effettuate alle masse massime che i veicoli possono conseguire ai sensi dell'articolo 62 del codice, qualora venga richiesto il riconoscimento della circolazione a tali masse senza l'obbligo dell'autorizzazione di cui all'articolo 10 del codice, sia per i veicoli a motore isolati che per quelli rimorchiati.

2. Per i veicoli destinati a formare complessi costituiti da più veicoli a motore e/o più veicoli rimorchiati si applicano le prescrizioni dettate dalla Direzione generale della M.C.T.C., qualora necessarie per la realizzazione di particolari tipi di tali complessi.

APPENDICE II - ART. 9

Caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli e dei trasporti, eccezionali per sole dimensioni)

1. Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti al trasporto eccezionale, eccedenti i limiti previsti dell'articolo 61 del codice, sono le seguenti:

a) Per i veicoli a motore:

a.1) masse: comprese entro i limiti fissati dall'articolo 62 del codice;

a.2) dimensioni dei veicoli eccezionali: eccedenti i limiti fissati dall'articolo 61 del codice, secondo i valori stabiliti dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C., al fine di permettere particolari realizzazioni costruttive necessarie per l'esecuzione di determinati trasporti, non altrimenti realizzabili;

a.3) dimensioni dei veicoli adibiti al trasporto eccezionale: entro i limiti fissati dall'articolo 61 del codice, salvo che non ricorrano le condizioni previste al punto a.2);

a.4) altre caratteristiche: tutte quelle proprie della categoria N di appartenenza.

b) Per i veicoli rimorchiati:

b.1) masse e dimensioni (salvo quanto previsto al punto b.3): come ai punti a.1), a.2) e a.3);

b.2) timoni: di tipo fisso, anche se con lunghezze diverse in alternativa per uno stesso rimorchio, o allungabili, secondo le prescrizioni tecniche dettate al riguardo dalla Direzione generale della M.C.T.C.;

b.3) lunghezza dei veicoli: e' consentita la realizzazione di veicoli rimorchiati telescopici, per sfilamento di elementi del telaio o per interposizione, nella zona centrale dello stesso, di elementi modulari, in entrambi i casi nel rispetto delle prescrizioni tecniche dettate dalla Direzione generale della M.C.T.C. . Comunque, la prima posizione d'allungamento deve determinare una lunghezza complessiva del veicolo tale da eccedere i limiti previsti dall'articolo 61 del codice;

b.3.1) i rimorchi o semirimorchi, telescopici, che circolano a telaio non allungato e non determinano il superamento di alcuno dei limiti previsti dall'articolo 61 del codice, non necessitano dell'autorizzazione di cui all'articolo 10 del codice;

b.4) altre caratteristiche: tutte quelle proprie della categoria o di appartenenza.

APPENDICE III - Art. 10

(Caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli mezzi d'opera)

1. Gli Autoveicoli isolati devono rispondere a tutte le caratteristiche tecniche e funzionali prescritte per i veicoli della categoria N3, salvo quanto di seguito specificato:

a) gli assi posti a distanza inferiore a 1,20 m, agli effetti della valutazione della massa ammissibile sugli stessi, vengono considerati come asse unico;

b) massa aderente minima: non inferiore al 60% della massa complessiva massima per gli autoveicoli a due o tre assi; non inferiore al 50% della massa complessiva massima per gli autoveicoli a quattro assi;

c) massa minima sull'asse direttivo: non inferiore al 20% della massa complessiva per i veicoli a due o a tre assi. Nel caso di due assi direttivi il valore della massa gravante su ciascuno di essi deve essere non inferiore al 17,5% della massa complessiva;

d) tara minima dell'autoveicolo a due assi: 9 t; dell'autoveicolo a tre assi: 12 t; dell'autoveicolo a quattro o piu' assi: 14 t;

e) slivellamenti per assi tandem o tridem, eseguiti sia a carico che a scarico: 10 cm con variazioni di carico contenute su ciascun asse, rispetto alle condizioni statiche, entro il (piu' o meno) 25%;

f) sospensioni meccaniche degli assi tandem o tridem realizzate con un grado di sicurezza, verificato in condizioni statiche, almeno pari a 3 rispetto al carico di snervamento del materiale impiegato per le sospensioni stesse. Tale prescrizione, per le sole omologazioni rilasciate a veicoli muniti di sospensioni degli assi tandem o tridem tali che ogni asse risulti compensato per le azioni di frenatura ivi comprese le coppie, si applica a decorrere dal 1 gennaio 1996. In ogni caso le sospensioni devono essere realizzate in modo da evitare

moti anomali delle ruote in fase di frenatura del veicolo interessato;

g) agli effetti di quanto disposto alle lettere e) ed f), si definiscono assi tandem o tridem le coppie o terne di assi, con esclusione di quelli direttivi per i quali valgono le norme della categoria N3, posti tra loro a distanza misurata tra gli assi contigui, non superiore a 1,80 m;

h) altezza minima dal suolo: l'altezza minima dal suolo di tutti gli organi, fatta esclusione dei dispositivi di frenatura posti in corrispondenza di ciascuna ruota, non deve essere inferiore, a pieno carico, a 250 mm;

i) velocità massima, calcolata per costruzione: non superiore ad 80 km/h. I dispositivi limitatori di velocità, conformi alle prescrizioni comunitarie in proposito e con velocità regolata pari a 80 km/h, devono intendersi elementi costruttivi ai fini della valutazione della velocità massima calcolata;

l) differenziale dotato di dispositivo di bloccaggio, con esclusione degli assi motori direttivi, e, nel caso di più assi motori, di dispositivo per il bloccaggio della scatola di ripartizione;

m) per i trattori di semirimorchi, la posizione della ralla deve rispettare, senza dover provvedere ad alcuno spostamento della stessa, tutte le prescrizioni sia al carico legale che a quello eccezionale;

n) la massa rimorchiabile, che comporta una massa complessiva dell'autotreno o dell'autoarticolato non inferiore a 44 t, viene assegnata per potenze del motore dell'autoveicolo trattore non inferiori a 259 kW, senza che ricorra l'obbligo dell'esecuzione della prova di cui al comma 5, lettera b), dell'appendice III al titolo III o della verifica, prevista allo stesso comma, lettera c), del valore minimo della potenza specifica.

2. Gli autotreni e gli autoarticolati devono soddisfare alle prescrizioni previste per la categoria, salvo quanto specificato ai punti seguenti:

a) per gli autoarticolati; la massa aderente minima deve risultare non inferiore al 28% della massa massima nei complessi a quattro assi; non inferiore al 40% della massa massima nei complessi a cinque o più assi. Nel caso di autoarticolati costituiti da semirimorchi adibiti al trasporto esclusivo di macchine operatrici, la verifica della massa aderente minima è sostituita da quella indicata alla successiva lettera b) in cui, per massa del rimorchio, deve intendersi la massa sugli assi a terra del semirimorchio;

b) per gli autotreni: deve essere verificato che, per le condizioni di carico utilizzate, il rapporto tra la massa del rimorchio e la massa del veicolo trattore, nel rispetto di quanto previsto al comma 1, lettera n), non sia superiore a 1,45. Tale valore è elevato a 3 nel caso in cui ricorra la condizione prevista al punto b.3) della appendice I al titolo I;

c) tara minima dei mezzi d'opera: la tara degli autoarticolati a quattro assi non deve essere inferiore a 16 t; la tara degli autoarticolati a cinque o più assi non deve essere inferiore a 17,6 t.

3. I rimorchi devono rispondere a quanto prescritto al punto 1.16.2 dell'allegato I alla Direttiva 71/320/CEE e devono essere realizzati e destinati al trasporto esclusivo di macchine operatrici. Possono essere costituiti anche da rimorchi e macchine operatrici trainate, appositamente attrezzati (spandisabbia, spandisale e simili) o destinati al trasporto del materiale necessario per consentire il traffico stradale in caso di neve o gelo. Si applicano ad essi le norme valide per la categoria O4 e, se eccezionali per massa, devono soddisfare le prescrizioni stabilite per la categoria dall'appendice I al titolo I.

4. I semirimorchi sono ad almeno due assi reali, eccezionali per massa, e valgono per essi, salvo che per quelli adibiti al trasporto

esclusivo di macchine operatrici, le prescrizioni indicate al comma 1, lettere a), e), f), g) ed h); si applicano altresì ad essi le restanti norme valide per la categoria 04. Ai semirimorchi adibiti al trasporto esclusivo di macchine operatrici si applicano le prescrizioni stabilite per la categoria dall'appendice I al titolo I.

APPENDICE IV - ART. 12

(Caratteristiche costruttive e funzionali degli autoveicoli ad uso speciale per il soccorso stradale)

1. Gli autoveicoli ad uso speciale per il soccorso stradale possono essere muniti di gru, anche di tipo telescopico od a scomparsa tra le pedane, di verricello o di altro dispositivo per il soccorso stradale e sono dotati delle attrezzature necessarie per la loro funzionalità. Possono essere realizzati con o senza piano di carico, fisso o inclinabile e parzialmente scarrabile, per il trasporto di veicoli di limitate dimensioni, e comunque tali da non determinare mai, in condizioni di marcia, il superamento di alcuno dei limiti prescritti dagli articoli 61 e 62 del codice.

2. La gru installata sull'autoveicolo di soccorso, se presente, può consentire, oltre al posizionamento di un veicolo sull'eventuale piano di carico, il traino dello stesso con un asse sollevato, mantenuto in tale posizione tramite idonei triangoli distanziatori, bracci retrattili a forza oppure mediante carrelli monoassi, costituenti attrezzatura ausiliaria dell'autoveicolo di soccorso.

3. È ammessa l'installazione sugli autoveicoli di soccorso di un gancio di traino di tipo approvato, sia per il recupero di rimorchi, sia per il traino di autoveicoli e sia per il traino di rimorchi attrezzati per il trasporto esclusivo di veicoli soccorsi o rimossi e caricati con i mezzi dell'autoveicolo di soccorso. Tali rimorchi, in quanto destinati esclusivamente a servire l'autoveicolo di soccorso, sono considerati, ai sensi dell'articolo 204, rimorchi ad uso speciale.

4. Gli autoveicoli di soccorso sono soggetti a tutte le norme costruttive valide per i veicoli della stessa massa complessiva della categoria N, definita dall'articolo 47, comma 2, lettera c), del codice, salvo per quanto riguarda le seguenti prescrizioni:

a) lo sbalzo anteriore non deve eccedere il 65% del passo a condizione che non modifichi la visibilità originaria dell'autotelaio; lo sbalzo posteriore non deve eccedere l'85% del passo. Il veicolo deve iscriversi nella fascia d'ingombro di cui all'articolo 217;

b) gli sbalzi, sia anteriore che posteriore, devono essere segnalati, nel senso longitudinale e trasversale del veicolo, per la parte eccedente in pianta la sagoma dell'autotelaio, con sistemi retroriflettenti a strisce larghe 10 cm e inclinate di 45(gradi), alternate, di colore bianco e rosso. Per la parte estrema dello sbalzo, in senso longitudinale, costituita da attrezzi mobili di lavoro quali carrucole e simili, le segnalazioni riflettenti possono essere effettuate con pannelli delle dimensioni minime di 50 x 50 cm, segnalati come sopra disposto;

c) se la parte a sbalzo anteriore, misurata dal centro del volante di guida, eccede i 2,5 m, la circolazione su strada è subordinata alla scorta del personale dell'impresa che dovrà prendere posto in cabina e coadiuvare il conducente, anche scendendo a terra e precedendo il veicolo, nell'attraversamento di incroci o nell'immissione nella carreggiata;

d) la parte a sbalzo costituita da allestimenti a sezione trasversale ridotta di oltre il 50% rispetto alla sagoma trasversale del veicolo, deve presentare la superficie inferiore ad altezza non inferiore a 1,80 m da terra ed essere segnalata, qualunque sia il valore dello sbalzo, come stabilito alla precedente lettera b);

e) il dispositivo antincastro non è obbligatorio se alla sua funzione supplisce la presenza eventuale di una trave portastabilizzatori od altro dispositivo analogo purché presenti la

faccia posteriore a superficie piana, risponda al dimensionamento prescritto dalla normativa specifica in vigore e ad esso non risulti agganciato a sporgere alcun organo dell'attrezzatura dell'allestimento;

f) il traino del veicolo rimosso o soccorso, e' ammesso con rapporto di traino non superiore a 0,5 ed a condizione: che il traino avvenga secondo quanto previsto al comma 2 o con barra rigida, segnalata a strisce alternate di colore bianco e rosso retroriflettenti; che siano rispettate le masse massime per asse ed il rapporto minimo fra le masse sull'asse o sugli assi di guida e quello o quelli posteriori. La barra rigida deve costituire dispositivo di allestimento del veicolo, essere marcata dal costruttore dell'autoveicolo e segnalata come le parti a sbalzo della precedente lettera b);

g) gli eventuali sbalzi anteriori non devono determinare condizioni di visibilita' dal posto di guida che si discostino da quelle dei corrispondenti veicoli della categoria N; la visibilita' attraverso gli specchi retrovisori deve rispondere alla normativa contenuta nella direttiva n. 71/127/CEE;

h) tutte le parti a sbalzo degli allestimenti che possono ruotare in un qualsiasi piano, devono essere assicurate nella posizione assunta per la marcia del veicolo con sicuri ed affidabili dispositivi meccanici o idraulici. I comandi idraulici del sistema o dei sistemi di lavoro dei vari attrezzi non devono poter essere azionati involontariamente dal conducente durante la marcia su strada;

i) il sistema di lavoro deve inoltre essere bloccato, con valvole sul circuito idraulico o con vincoli meccanici, nella posizione individuata per la marcia su strada in sede di visita e prova.))

Art. 50 (Art. 23 Cod. Str.)

(Caratteristiche dei cartelli
e dei mezzi pubblicitari luminosi)

1. Le sorgenti luminose, i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari luminosi posti fuori dai centri abitati, lungo o in prossimita' delle strade dove ne e' consentita l'installazione, non possono avere luce ne' intermittente, ne' di colore rosso, ne' di intensita' luminosa superiore a 150 candele per metro quadrato, o che comunque provochi abbagliamento.

2. Le sorgenti luminose, i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari luminosi devono avere una sagoma regolare che in ogni caso non puo' essere quella di disco o triangolo.

3. La croce rossa luminosa e' consentita esclusivamente per indicare ambulatori e posti di pronto soccorso.

4. Entro i centri abitati si applicano le disposizioni previste dai regolamenti comunali.

Art. 51 (Art. 23 Cod. Str.)

(Ubicazione lungo le strade
e le fasce di pertinenza)

1. Lungo o in prossimita' delle strade, fuori e dentro i centri abitati, e' vietata l'affissione di manifesti come definiti nell'articolo 47.

2. Il posizionamento di cartelli e di altri mezzi pubblicitari fuori dai centri abitati, salvo quanto previsto al successivo comma 5, lungo o in prossimita' delle strade dove ne e' consentita l'installazione, deve essere autorizzato ed effettuato nel rispetto delle seguenti distanze minime:

- a) m 3 dal limite della carreggiata;
- b) m 150 dagli altri cartelli e mezzi pubblicitari;
- c) m 250 prima dei segnali stradali di pericolo e di prescrizione;
- d) m 150 dopo i segnali stradali di pericolo e di prescrizione;
- e) m 150 prima dei segnali di indicazione;
- f) m 100 dopo i segnali di indicazione;
- g) m 100 dal punto di tangenza delle curve orizzontali;

- h) m 300 dalle intersezioni;
- i) m 200 dagli imbocchi delle gallerie;
- l) m 100 dal vertice dei raccordi verticali concavi e convessi.

3. Il posizionamento dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari fuori dai centri abitati, lungo o in prossimità delle strade ove ne è consentita l'installazione, è comunque vietato nei seguenti punti:

- a) sulle pertinenze di esercizio delle strade;
- b) in corrispondenza delle intersezioni;
- c) lungo le curve e su tutta l'area compresa tra la curva stessa e la corda tracciata tra i due punti di tangenza;
- d) sulle scarpate stradali sovrastanti la carreggiata in terreni di qualsiasi natura e pendenza;
- e) in corrispondenza dei raccordi verticali concavi e convessi;
- f) sui ponti e sottoponti;
- g) sui cavalcavia e loro rampe;
- h) sui parapetti stradali, sulle barriere di sicurezza e sugli altri dispositivi laterali di protezione e di segnalamento.

4. Il posizionamento di cartelli e di altri mezzi pubblicitari entro i centri abitati, salvo quanto previsto al comma 5, è vietato in tutti i punti indicati al comma 3, e, ove consentito dai regolamenti comunali, esso deve essere autorizzato ed effettuato nel rispetto delle seguenti distanze minime:

- a) m 50 dagli altri cartelli e mezzi pubblicitari, dai segnali stradali e dalle intersezioni;
- b) m 100 dal punto di tangenza delle curve orizzontali e dagli imbocchi delle gallerie;
- c) m 100 dal vertice dei raccordi verticali concavi e convessi.

Per le distanze dal limite della carreggiata si applicano le norme del regolamento comunale. Le limitazioni di cui sopra non si applicano alle transenne parapetonali a condizione che i messaggi pubblicitari siano posti solo sulla faccia rivolta ai pedoni.

5. Le norme di cui ai commi 2 e 4, e quella di cui al comma 3 limitatamente al posizionamento in curva, non si applicano per le insegne collocate parallelamente al senso di marcia dei veicoli ed in aderenza a fabbricati o comunque ad una distanza non inferiore a 3 m dal limite della sede stradale, sempreché siano rispettate le disposizioni dell'articolo 23, comma 1, del codice.

6. Le distanze indicate ai commi 2 e 4, ad eccezione di quelle relative alle intersezioni, non devono essere rispettate per i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari collocati in posizione parallela al senso di marcia dei veicoli e posti in aderenza, per tutta la loro superficie, a fabbricati o comunque ad una distanza non inferiore a 3 m dal limite della carreggiata. Entro i centri abitati il regolamento comunale fissa i criteri di individuazione degli spazi ove è consentita la collocazione di tali cartelli e altri mezzi pubblicitari e le percentuali massime delle superfici utilizzabili per gli stessi rispetto alle superfici dei prospetti dei fabbricati o al fronte stradale.

7. Fuori dai centri abitati può essere autorizzata la collocazione per ogni senso di marcia, di un solo cartello pubblicitario di indicazione delle stazioni di rifornimento di carburante e delle stazioni di servizio, della superficie massima di 3 m (Elevato al Quadrato) ferme restando tutte le altre disposizioni del presente articolo. I cartelli non possono essere collocati a distanza inferiore a 200 m tra di loro e dagli altri cartelli.

8. Lungo le strade e in prossimità delle stesse è ammessa la posa in opera di cartelli o altri mezzi pubblicitari abbinati alla prestazione di servizi per gli utenti della strada, quali orologi, contenitori per rifiuti, panchine, pensiline, indicazioni toponomastiche ed altre, sempreché siano rispettate le distanze minime previste dai commi 2 e 4. Nel caso in cui ciascun cartello abbinato ad un servizio abbia una superficie di esposizione inferiore

a 1,00 m(Elevato al Quadrato), non si applicano le distanze rispetto ai cartelli ed agli altri mezzi pubblicitari.

9. I segni orizzontali reclamistici sono ammessi unicamente:

a) all'interno di aree ad uso pubblico di pertinenza di complessi industriali o commerciali;

b) lungo il percorso di manifestazioni sportive o su aree delimitate, destinate allo svolgimento di manifestazioni di vario genere, limitatamente al periodo di svolgimento delle stesse ed alle ventiquattro ore precedenti e successive.

Per essi non si applica il comma 3 e le distanze di cui ai commi 2 e 4 si applicano unicamente rispetto ai segnali stradali orizzontali.

10. L'esposizione di striscioni, locandine e standardi e' ammessa unicamente durante il periodo di svolgimento della manifestazione o dello spettacolo cui si riferisce oltreche' durante la settimana precedente e le ventiquattro ore successive allo stesso. Per gli striscioni, le locandine e gli standardi le distanze dagli altri cartelli e mezzi pubblicitari previste dai commi 2 e 4 si riducono rispettivamente a 100 ed a 25 m.

11. E' vietata la collocazione di cartelli ed altri mezzi pubblicitari a messaggio variabile, aventi un periodo di variabilita' inferiore a 10 minuti, in posizione trasversale al senso di marcia dei veicoli.

12. E' vietata la collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari sui bordi dei marciapiedi e dei cigli stradali.

Art. 52 (Art. 23 Cod. Str.)

(Ubicazione dei mezzi pubblicitari nelle stazioni di servizio e nelle aree di parcheggio)

1. Nelle stazioni di servizio e nelle aree di parcheggio possono essere collocati cartelli e mezzi pubblicitari la cui superficie complessiva non supera il 5% delle aree occupate dalle stazioni di servizio e dalle aree di parcheggio, se trattasi di strade di tipo C e F, e l'1% delle stesse aree se trattasi di strade di tipo A e B, sempreche' gli stessi non siano collocati lungo il fronte stradale, lungo le corsie di accelerazione e decelerazione e in corrispondenza degli accessi.

2. Nelle stazioni di servizio e nelle aree di parcheggio lungo le strade di tipo D ed E si applicano le disposizioni dei regolamenti comunali.

3. In ognuno dei casi suddetti si applicano tutte le altre disposizioni del codice e del presente regolamento.

4. Nelle aree di parcheggio e' ammessa, in eccedenza alle superfici pubblicitarie computate in misura percentuale, la collocazione di altri mezzi pubblicitari abbinati alla prestazione di servizi per l'utenza della strada entro il limite di 2 m(Elevato al Quadrato) per ogni servizio prestato.

Art. 53 (Art. 23 Cod. Str.)

(Autorizzazioni)

1. L'autorizzazione al posizionamento di cartelli e di altri mezzi pubblicitari fuori dai centri abitati, lungo le strade o in vista di essa, richiesta dall'articolo 23, comma 4, del codice, e' rilasciata:

a) per le strade e le autostrade statali dalla direzione compartimentale dell'ANAS competente per territorio o dagli uffici speciali per le autostrade;

b) per le autostrade in concessione dalla societa' concessionaria;

c) per le strade regionali, provinciali, comunali e di proprieta' di altri enti, dalle rispettive amministrazioni;

d) per le strade militari dal comando territoriale competente.

2. Tutte le procedure per il rilascio delle autorizzazioni devono essere improntate ai principi della massima semplificazione e della determinazione dei tempi di rilascio.

3. Il soggetto interessato al rilascio di una autorizzazione per l'installazione di cartelli o di altri mezzi pubblicitari deve

presentare la relativa domanda presso il competente ufficio dell'ente indicato al comma 1, allegando, oltre alla documentazione amministrativa richiesta dall'ente competente un'autodichiarazione, redatta ai sensi della legge 4 gennaio 1968, n. 15, con la quale si attesti che il manufatto che si intende collocare e' stato calcolato e realizzato e sara' posto in opera, tenendo conto della natura del terreno e della spinta del vento, in modo da garantirne la stabilita'. Alla domanda deve essere allegato un bozzetto del messaggio da esporre e una planimetria in duplice copia ove e' riportata la posizione nella quale si richiede l'autorizzazione all'installazione. Possono essere allegati anche piu' bozzetti, precisando il tempo di esposizione previsto per ciascuno di essi e che, comunque, non puo' essere inferiore a tre mesi. Se la domanda e' relativa a cartelli o altri mezzi pubblicitari per l'esposizione di messaggi variabili devono essere allegati i bozzetti di tutti i messaggi previsti.

4. L'ufficio ricevente la domanda restituisce all'interessato una delle due copie della planimetria riportando sulla stessa gli estremi di ricevimento.

5. L'ufficio competente entro i sessanta giorni successivi, concede o nega l'autorizzazione. In caso di diniego, questo deve essere motivato.

6. L'autorizzazione all'installazione di cartelli o di mezzi pubblicitari ha validita' per un periodo di tre anni ed e' rinnovabile; essa deve essere intestata al soggetto richiedente di cui al comma 3.

7. Il corrispettivo che il soggetto richiedente deve versare per il rilascio dell'autorizzazione deve essere determinabile da parte dello stesso soggetto sulla base di un prezzario annuale, comprensivo di tutti gli oneri, esclusi solo quelli previsti dall'articolo 405, che deve essere predisposto e reso pubblico da parte di ciascun ente competente entro il trenta novembre dell'anno precedente a quello di applicazione del listino.

8. Fuori dai centri abitati, qualora il soggetto titolare dell'autorizzazione, decorsi almeno tre mesi, fermo restando la durata della stessa, intenda variare il messaggio pubblicitario riportato su un cartello o su un altro mezzo pubblicitario, deve farne domanda, allegando il bozzetto del nuovo messaggio, all'ente competente, il quale e' tenuto a rilasciare l'autorizzazione entro i successivi quindici giorni, decorsi i quali si intende rilasciata.

9. Gli enti proprietari delle strade indicati al comma 1 sono tenuti a mantenere un registro delle autorizzazioni rilasciate, che contenga in ordine di tempo l'indicazione della domanda, del rilascio dell'autorizzazione ed una sommaria descrizione del cartello o mezzo pubblicitario autorizzato; le posizioni autorizzate dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari devono essere riportate nel catasto stradale.

10. Gli enti proprietari predispongono, ogni tre anni, a richiesta del Ministro dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, specifico rapporto sulla densita' pubblicitaria per aree territorialmente definite. I dati relativi alle indagini all'uopo svolte sono destinati a popolare il sistema informativo dell'archivio nazionale delle strade di cui agli articoli 225 e 226 del codice.

Nota all'art. 53:

- La legge 4 gennaio 1968, n. 15 reca: "Norme sulla documentazione amministrativa e sulla legalizzazione e autenticazione di firme".

Art. 54 (Art. 23 Cod. Str.)

(Obblighi del titolare dell'autorizzazione)

1. E' fatto obbligo al titolare dell'autorizzazione di:

a) verificare il buono stato di conservazione dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari e delle loro strutture di sostegno;

b) effettuare tutti gli interventi necessari al loro buon mantenimento;

c) adempiere nei tempi richiesti a tutte le prescrizioni impartite dall'ente competente ai sensi dell'articolo 405, comma 1, al momento del rilascio dell'autorizzazione od anche successivamente per intervenute e motivate esigenze;

d) procedere alla rimozione nel caso di decadenza o revoca dell'autorizzazione o di insussistenza delle condizioni di sicurezza previste all'atto dell'installazione o di motivata richiesta da parte dell'ente competente al rilascio.

2. E' fatto obbligo al titolare dell'autorizzazione, rilasciata per la posa di segni orizzontali reclamistici, nonche' di striscioni, locandine e standardi, nei casi previsti dall'articolo 51, comma 9, di provvedere alla rimozione degli stessi entro le ventiquattro ore successive alla conclusione della manifestazione o dello spettacolo per il cui svolgimento sono stati autorizzati, ripristinando il preesistente stato dei luoghi ed il preesistente grado di aderenza delle superfici stradali.

Art. 55 (Art. 23 Cod. Str.)

(Targhette di identificazione)

1. Su ogni cartello o mezzo pubblicitario autorizzato dovra' essere saldamente fissata, a cura e a spese del titolare dell'autorizzazione, una targhetta metallica, posta in posizione facilmente accessibile, sulla quale sono riportati, con caratteri incisi, i seguenti dati:

- a) amministrazione rilasciante;
- b) soggetto titolare;
- c) numero dell'autorizzazione;
- d) progressiva chilometrica del punto di installazione;
- e) data di scadenza.

2. La targhetta di cui al comma precedente deve essere sostituita ad ogni rinnovo dell'autorizzazione ed ogni qualvolta intervenga una variazione di uno dei dati su di essa riportati.

Art. 56 (Art. 23 Cod. Str.)

(Vigilanza)

1. Gli enti proprietari delle strade sono tenuti a vigilare, a mezzo del proprio personale competente in materia di viabilita', sulla corretta realizzazione e sull'esatto posizionamento dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari rispetto a quanto autorizzato. Gli stessi enti sono obbligati a vigilare anche sullo stato di conservazione e sulla buona manutenzione dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari oltreche' sui termini di scadenza delle autorizzazioni concesse.

2. Qualunque inadempienza venga rilevata da parte del personale incaricato della vigilanza, deve essere contestata a mezzo di specifico verbale al soggetto titolare dell'autorizzazione che deve provvedere entro il termine fissato. Decorso tale termine l'ente proprietario, valutate le osservazioni avanzate, entro dieci giorni, dal soggetto, provvede d'ufficio rivalendosi per le spese sul soggetto titolare dell'autorizzazione.

3. La vigilanza puo' essere, inoltre, svolta da tutto il personale di cui all'articolo 12, comma 1 del codice, il quale trasmette le proprie segnalazioni all'ente proprietario della strada per i provvedimenti di competenza.

4. Limitatamente al disposto dell'articolo 23, comma 3, del codice la vigilanza puo' essere svolta, nell'ambito delle rispettive competenze, anche da funzionari dei Ministeri dell'ambiente e dei beni culturali, i quali trasmettono le proprie segnalazioni all'ente proprietario della strada per i provvedimenti di competenza.

5. Tutti i messaggi pubblicitari e propagandistici che possono essere variati senza autorizzazione ai sensi dell'articolo 53, commi 8 e 9, se non rispondenti al disposto dell'articolo 23, comma 1, del codice, devono essere rimossi entro le 48 ore successive alla

notifica del verbale di contestazione, a cura e spese del soggetto titolare dell'autorizzazione o del concessionario. In caso di inottemperanza si procede d'ufficio.

6. Tutti i messaggi, esposti difformemente dalle autorizzazioni rilasciate, dovranno essere rimossi, previa contestazione scritta, a cura e spese del soggetto titolare dell'autorizzazione o del concessionario, entro il termine di 48 ore dalla diffida pervenuta. In caso d'inottemperanza si procede d'ufficio.

Art. 57 (Art. 23 Cod. Str.)

(Pubblicita' sui veicoli)

1. La pubblicita' luminosa di cui all'articolo 23, comma 2 del codice, purché non intermittente e non realizzata mediante messaggi variabili, e' ammessa unicamente sui veicoli adibiti al servizio di taxi, quando circolano entro i centri abitati, alle seguenti condizioni:

a) che sia realizzata con un pannello rettangolare piano bifacciale, saldamente ancorato al di sopra dell'abitacolo del veicolo e posto in posizione parallela al senso di marcia;

b) che esponga messaggi di immediata percezione che non impegnino particolarmente l'attenzione dei conducenti di altri veicoli;

c) che sia resa luminosa solamente in condizione di marcia del veicolo;

d) che il pannello abbia le dimensioni esterne di 75 x 35 cm e le dimensioni utili per l'esposizione del messaggio pubblicitario di 70 x 30 cm;

e) che la superficie di esposizione sia realizzata, in misura non inferiore a 4/10, con un colore di fondo neutro;

f) che siano esclusi i colori rosso, verde e giallo;

g) che l'intensita' luminosa del pannello non sia superiore a 100 candele per metro quadrato.

2. L'apposizione sui veicoli di pubblicita' non luminosa e' consentita, salvo quanto previsto ai successivi commi 3 e 4, unicamente se non effettuata per conto terzi a titolo oneroso e se realizzata senza creare sporgenze rispetto alla superficie del veicolo. Sulle autovetture ad uso privato e' consentita unicamente l'apposizione del marchio e della ragione sociale della ditta cui appartiene il veicolo.

3. La pubblicita' non luminosa per conto terzi e' consentita sui veicoli adibiti al trasporto di linea alle seguenti condizioni:

a) che non sia realizzata mediante messaggi variabili;

b) che non sia esposta sulla parte anteriore del veicolo;

c) che sulle altre parti del veicolo sia limitata alle superfici distanti dai dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione e dalle targhe almeno 20 cm, riducibili a 10 cm sulle parti laterali;

d) che sia contenuta entro forme geometriche regolari;

e) che, se realizzata mediante pannelli aggiuntivi, gli stessi non sporgano di oltre tre centimetri rispetto alla superficie sulla quale sono applicati.

4. La pubblicita' non luminosa per conto terzi e' consentita sui veicoli adibiti al servizio taxi alle seguenti condizioni:

a) che sia realizzata con un pannello rettangolare piano bifacciale, saldamente ancorato al di sopra dell'abitacolo del veicolo e posto in posizione parallela al senso di marcia;

b) che il pannello abbia le dimensioni esterne di 75 x 35 cm;

c) che non sia realizzata mediante messaggi variabili.

5. L'apposizione di scritte e messaggi pubblicitari rifrangenti e' ammessa sui veicoli unicamente alle seguenti condizioni:

a) che la pellicola utilizzata abbia caratteristiche di rifrangenza non superiori a quelle di classe 1;

b) che la superficie della parte rifrangente non occupi piu' di due terzi della fiancata del veicolo e comunque non sia superiore a tre metri quadrati;

c) che il colore bianco sia contenuto nella misura non superiore

ad 1/6 della superficie;

d) che sia esposta unicamente sui fianchi del veicolo a distanza non inferiore a 70 cm dai dispositivi di segnalazione visiva;

e) che non sia realizzata mediante messaggi variabili.

6. In tutti i casi di cui ai commi precedenti le scritte, i simboli e la combinazione dei colori non devono generare confusione con i segnali stradali e in particolare non devono avere: forme di disco o di triangolo; disegni confondibili con i simboli segnaletici regolamentari di pericolo, obbligo, prescrizione o indicazione; colore rosso, salvo che per la riproduzione di marchi depositati nei limiti di 1/5 della superficie utilizzata.

7. E' vietata qualunque forma di pubblicita' luminosa all'interno dei veicoli.

Art. 58 (Art. 23 Cod. Str.)

(Adattamenti delle forme di pubblicita' esistenti all'entrata in vigore del codice)

1. I cartelli o mezzi pubblicitari installati sulla base di autorizzazioni in essere all'atto dell'entrata in vigore del codice e non rispondenti alle disposizioni dello stesso e del presente regolamento, devono essere rimossi entro dodici mesi dalla sua entrata in vigore, a cura e a spese del titolare dell'autorizzazione, fatto salvo il diritto dello stesso al rimborso della somma anticipata per la residua durata dell'autorizzazione non sfruttata.

2. Per i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari per i quali, in base alle distanze minime previste dall'articolo 51 occorre provvedere, a cura e spesa del titolare dell'autorizzazione, ad uno spostamento, si procede, per ogni lato della strada, nella direzione inversa al corrispondente senso di marcia, effettuando gli spostamenti unicamente negli interspazi risultanti tra i successivi punti di riferimento (intersezioni, segnali stradali). I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari che non possono piu' trovare collocazione in ciascuno degli interspazi devono essere rimossi e possono essere ricollocati in altro tratto stradale disponibile solo dopo il rilascio di una nuova autorizzazione per la diversa posizione, fermi restando la durata e gli importi gia' corrisposti per l'autorizzazione originaria.

Art. 59 (Art. 23 Cod. Str.)

(Pubblicita' fonica)

1. Ai fini di cui all'articolo 155 del codice, con gli autoveicoli, motoveicoli, rimorchi e ciclomotori non e' consentito effettuare pubblicita' fonica. Possono essere diffusi unicamente messaggi di pubblico interesse disposti dall'autorita' di pubblica sicurezza o dal sindaco.

2. La pubblicita' fonica e' consentita, previa autorizzazione del sindaco, ai candidati a cariche pubbliche, per tutto il tempo della campagna elettorale.

Titolo II

COSTRUZIONE E TUTELA DELLE STRADE

Capo I

(Paragrafo) 4. PERTINENZE, ATTRAVERSAMENTI E CONDOTTA DELLE ACQUE

(Artt. 24-33 Codice della Strada)

Art. 60 (Art. 24 Cod. Str.)

(Ubicazione delle pertinenze di servizio)

1. La localizzazione delle pertinenze di servizio indicate nell'articolo 24, comma 4, del codice, e' parte integrante del progetto stradale e deve rispondere ai requisiti di sicurezza e fluidita' del traffico.

2. Le pertinenze di servizio relative alle strade di tipo A, B e D di cui all'articolo 2 del codice, devono essere ubicate su apposite aree predisposte a cura dell'ente proprietario della strada,

comprendenti lo spazio idoneo per i veicoli in movimento ed in sosta, e provviste di accessi separati con corsie di decelerazione ed accelerazione per l'entrata e l'uscita dei veicoli.

3. Le pertinenze stradali non possono essere ubicate in prossimita' di intersezioni, di fossi, di fermate di mezzi pubblici e lungo tratti di strada in curva o a visibilita' limitata. L'ubicazione delle stesse deve essere tale da consentire un reciproco tempestivo avvistamento tra i conducenti che percorrono la strada e i conducenti in entrata ed in uscita dalla pertinenza medesima; presso le uscite sono vietati siepi e cartelli che impediscono la visuale sulla strada ai conducenti che devono reinserirsi nel traffico.

4. Ulteriori criteri per la localizzazione e gli standards dimensionali e qualitativi delle pertinenze di servizio sono fissati dalle norme che il Ministro dei lavori pubblici emana ai sensi dell'articolo 13 del codice, salva la conformita' a norme specifiche per ciascun manufatto.

Art. 61 (Art. 24 Cod. Str.)

(Aree di servizio destinate al rifornimento
e al ristoro degli utenti)

1. Le aree di servizio destinate al rifornimento ed al ristoro degli utenti sono dotate di tutti i servizi necessari per il raggiungimento delle finalita' suddette, con i distributori di carburante, le officine meccaniche e di lavaggio, i locali di ristoro ed eventualmente di alloggio, i posti telefonici, di pronto soccorso e di polizia stradale, gli adeguati servizi igienici collettivi ed i contenitori per la raccolta anche differenziata dei rifiuti.

2. Gli impianti di distribuzione di carburante sono da considerare parte delle aree di servizio. La installazione e l'esercizio, lungo le strade, di impianti di distribuzione di carburanti liquidi e gassosi e di lubrificanti per autotrazione o di impianti affini, con le relative attrezzature ed accessori, e' subordinata al parere tecnico favorevole dell'ente proprietario della strada nel rispetto delle norme vigenti. Con le norme di cui all'articolo 13 del codice, il Ministro dei lavori pubblici stabilisce, oltre gli standards e i criteri di cui all'articolo 60, comma 4, le caratteristiche tecniche che devono essere imposte con l'autorizzazione dell'impianto, in relazione alla tipologia delle strade e per tipo di carburante erogato.

3. Sulle strade di tipo E ed F gli impianti di distribuzione dei carburanti devono rispondere, per quanto riguarda gli accessi ai requisiti previsti per i passi carrabili, di cui all'articolo 46. Gli impianti di distribuzione, comprese le relative aree di sosta, non devono impegnare in ogni caso la carreggiata stradale.

Art. 62 (Art. 24 Cod. Str.)

(Aree di servizio destinate a parcheggio e sosta)

1. Le aree di servizio destinate al parcheggio ed alla sosta dei veicoli devono essere dotate di un'area apposita per il parcheggio, con indicazioni, a mezzo di strisce longitudinali bianche a terra, dei singoli posti macchina. Tale area deve essere munita del segnale di parcheggio, come stabilito dal presente regolamento.

2. Esse devono essere dotate, inoltre, di area destinata alla sosta, con spazi destinati alla medesima, con zona a verde e devono essere attrezzate con camminamenti pedonali, sedili e, se possibile, con punti per picnic. Devono essere dotate, altresì, di adeguati servizi igienici collettivi e di contenitori per la raccolta differenziale dei rifiuti.

Art. 63 (Art. 24 Cod. Str.)

(Aree e fabbricati di manutenzione
e di esercizio della rete viaria)

1. Le aree e i fabbricati destinati alla manutenzione e all'esercizio della rete viaria devono essere ubicati in posizione tale, lungo il tracciato, da garantire la tempestivita' e l'efficienza degli interventi di esercizio e di manutenzione. Essi

sono preclusi agli utenti della strada.

Art. 64 (Art. 24 Cod. Str.)
(Concessione)

1. L'ente proprietario della strada puo' concedere, ad uno o piu' richiedenti, nel rispetto dei criteri dettati dalle disposizioni vigenti in materia, l'uso dell'area necessaria per la realizzazione delle opere e la gestione dei servizi. Qualora l'ente proprietario si avvalga della facolta' di affidare in concessione la realizzazione dell'opera e la gestione dei servizi ad uno o piu' richiedenti, potra' essere affidata a terzi la gestione di taluni servizi di cui l'area e' dotata, previa autorizzazione dell'ente proprietario della strada.

2. I rapporti tra ente proprietario della strada e concessionario sono regolati da apposita convenzione.

3. Alla convenzione di cui sopra e' allegato, facendone parte integrante, il disciplinare predisposto dall'ente proprietario della strada che stabilisce le norme di progettazione, costruzione e gestione e che regola i poteri di vigilanza dell'ente stesso.

4. La convenzione stabilisce anche la durata della concessione e detta la disciplina dei rapporti economici.

5. La convenzione puo' subire modificazioni e integrazioni a mezzo di una successiva convenzione, anche a richiesta del soggetto concessionario, in relazione alle variate esigenze del traffico e della utenza.

Art. 65 (Art. 25 Cod. Str.)

(Attraversamenti ed occupazioni stradali in generale)

1. Gli attraversamenti e le occupazioni di strade, di cui all'articolo 25 del codice, possono essere realizzati a raso o mediante strutture sopraelevate o in sotterraneo. Essi, quando sono realizzati a raso, si distinguono in:

a) trasversali se interessano in tutto o in parte la sezione della sede stradale e delle fasce di rispetto;

b) longitudinali se seguono parallelamente l'asse della strada entro i confini della sede stradale e delle fasce di rispetto;

c) misti se sono costituiti da attraversamenti trasversali e occupazioni longitudinali.

2. Nelle strade extraurbane principali e, di norma, nelle strade extraurbane secondarie, sono vietati attraversamenti a raso di linee ferroviarie e tranviarie di qualsiasi tipo e importanza.

3. Gli attraversamenti e le occupazioni stradali a raso sono consentiti quando non sussistono soluzioni alternative o queste comportano il superamento di particolari difficolta' tecniche.

4. La soluzione tecnica prescelta deve tener conto della sicurezza e fluidita' del traffico sia durante l'esecuzione dei lavori che durante l'esercizio dell'impianto medesimo, nonche' della possibilita' di ampliamento della sede stradale. In ogni caso devono essere osservate le norme tecniche e di sicurezza previste per ciascun impianto.

Art. 66 (Art. 25 Cod. Str.)

(Attraversamenti in sotterraneo
o con strutture sopraelevate)

1. Gli attraversamenti in sotterraneo, di norma, devono essere posizionati in apposita sede, in cunicoli realizzati con sistema a spinta dei manufatti nel corpo stradale che proteggono gli stessi e assorbono le sollecitazioni del traffico stradale.

2. Gli attraversamenti devono essere dimensionati affinche' la praticabilita' di essi sia consentita senza comportare manomissione del corpo stradale e intralcio al traffico e affinche' consentano, compatibilmente con le norme di sicurezza, l'unificazione di piu' servizi in un unico attraversamento. L'accesso all'attraversamento deve avvenire di norma fuori della fascia di pertinenza stradale; non deve essere comunque previsto a mezzo di manufatti insistenti sulla carreggiata.

3. La profondita', rispetto al piano stradale, dell'estradosso dei manufatti protettivi degli attraversamenti in sotterraneo deve essere previamente approvata dall'ente proprietario della strada in relazione alla condizione morfologica dei terreni e delle condizioni di traffico. La profondita' minima misurata dal piano viabile di rotolamento non puo' essere inferiore a 1 m.

4. Gli attraversamenti con strutture sopraelevate devono essere realizzati mediante sostegni situati fuori della carreggiata con distanze che consentano futuri ampliamenti e comunque devono essere ubicati ad una distanza dal margine della strada uguale all'altezza del sostegno misurata dal piano di campagna piu' il maggior franco di sicurezza relativo al tipo di impianto. L'accesso al manufatto di attraversamento deve essere previsto al di fuori della carreggiata.

5. Negli attraversamenti sopraelevati il franco sul piano viabile nel punto piu' depresso deve essere maggiore o uguale al franco prescritto dalla normativa per i ponti stradali compreso il maggior franco di sicurezza.

6. La progettazione degli attraversamenti sia in sotterraneo che in strutture sopraelevate e' sottoposta all'approvazione dell'ente proprietario della strada prima del rilascio della concessione di cui all'articolo 67.

7. Le occupazioni longitudinali in sotterraneo mediante cunicoli devono essere, di norma, realizzate nelle fasce di pertinenza stradale al di fuori della carreggiata e alla massima distanza dal margine della stessa, salvo che nei tratti attraversanti centri abitati e sempre che non siano possibili soluzioni alternative.

8. L'accesso ai cunicoli deve essere realizzato fuori della carreggiata e preferibilmente nelle zone di pertinenza o sui marciapiedi stradali.

9. Le opere sopraelevate longitudinali sono di norma realizzate nelle fasce di pertinenza stradali e i sostegni verticali devono essere ubicati al di fuori delle pertinenze di servizio a una distanza dal margine della strada uguale alla altezza del sostegno misurata dal piano di campagna piu' un franco di sicurezza. Si puo' derogare da tale norma quando le situazioni locali eccezionali non consentono la realizzazione dell'occupazione sopraelevata longitudinale all'esterno delle pertinenze di servizio, purché nel rispetto delle distanze e dei franchi di sicurezza dei sostegni verticali da ubicare in ogni caso al di fuori della carreggiata.

10. La disposizione di cui al comma 9 non si applica nella realizzazione di linee aree longitudinali di alimentazione tranviarie e filoviarie che non si sviluppino in sede propria. In tale caso i sostegni verticali della linea di alimentazione devono essere mantenuti ad una distanza dal margine della carreggiata non inferiore a 0,50 m e devono essere adeguatamente protetti e segnalati, secondo quanto previsto dal presente regolamento.

Art. 67 (Art. 25 Cod. Str.)

(Concessione per la realizzazione degli attraversamenti e delle occupazioni stradali)

1. L'ente proprietario della strada, quando rilascia la concessione per l'attraversamento o la occupazione stradale, puo' prescrivere che nel corso dell'esecuzione dei lavori siano osservate norme tecniche aggiuntive a quelle specifiche vigenti e, nei casi di impegno totale della carreggiata per periodi di tempo prolungati, puo' richiedere la previsione di apposite deviazioni in sito o in percorsi alternativi.

2. Il concessionario e' tenuto all'apposizione e alla manutenzione della segnaletica prescritta ed e' responsabile per i danni a cose e persone che si dovessero verificare durante il periodo di occupazione della sede stradale fino alla data di ultimazione dei lavori.

3. L'ente proprietario della strada indica la documentazione necessaria per ottenere la concessione ad eseguire i lavori.

4. L'ente proprietario della strada deve pronunciarsi entro il termine di 60 giorni dal ricevimento della domanda da parte dell'ente

che intende ottenere in concessione i lavori, trascorsi i quali l'istanza si intende rigettata.

5. La concessione ad eseguire i lavori per la costruzione e la manutenzione dei manufatti di attraversamento e' accompagnata dalla stipulazione di una convenzione tra l'ente proprietario della strada concedente e l'ente concessionario nella quale devono essere stabiliti:

a) la data di inizio e di ultimazione dei lavori e di ingombro della carreggiata;

b) i periodi di limitazione o deviazione del traffico stradale;

c) le modalita' di esecuzione delle opere e le norme tecniche da osservarsi;

d) i controlli ed ispezioni e il collaudo riservato al concedente;

e) la durata della concessione;

f) il deposito cauzionale per fronteggiare eventuali inadempienze del concessionario sia nei confronti dell'ente proprietario della strada che dei terzi danneggiati.

6. Le opere di attraversamento possono essere utilizzate solo dopo l'esito positivo del collaudo.

Art. 68 (Art. 25 Cod. Str.)

(Cassonetti per la raccolta anche differenziata dei rifiuti)

1. I cassonetti per la raccolta anche differenziata dei rifiuti solidi urbani di qualsiasi tipo di cui all'articolo 25, comma 3, del codice, devono essere collocati in genere fuori della carreggiata in modo, comunque, da non arrecare pericolo o intralcio alla circolazione.

2. Su ciascuno degli spigoli verticali del cassonetto devono essere apposti pannelli di pellicola rifrangente a strisce bianche e rosse, per una superficie complessiva utile per cassonetto, non inferiore a 3.200 cm(Elevato al Quadrato) comunque frazionabili (fig. II.479/a). Le pellicole rifrangenti devono possedere i requisiti colorimetrici e fotometrici stabiliti nel disciplinare di cui all'articolo 79, comma 9. Nelle zone urbane, ove coesistono elevati volumi di traffico e fonti di disturbo luminose o alto livello di luminosita' ambientale, le pellicole rifrangenti devono di norma essere della classe 2 di cui all'articolo 79, comma 10.

3. Quando, per conformazione del cassonetto e per disposizione delle attrezzature accessorie, la segnaletica di cui al comma 2 non puo' essere applicata, essa puo' essere sostituita con quattro pannelli ridotti, ciascuno di superficie di 20 x 20 cm in modo da realizzare una superficie totale di segnalazione non inferiore a 1.600 cm(Elevato al Quadrato) (fig. II.479/b). In questa ipotesi, i cassonetti devono essere ubicati in aree riservate destinate a parcheggio fuori della carreggiata o entro la stessa.

4. I cassonetti che non siano dotati della segnaletica di cui ai commi 2 e 3 devono essere ubicati in sede propria.

5. Ove il cassonetto venga collocato ai margini della carreggiata l'area di ubicazione dello stesso deve essere delimitata con segnaletica orizzontale conforme all'articolo 152, comma 2.

Art. 69 (Art. 28 Cod. Str.)

(Obblighi dei concessionari di determinati servizi)

1. Quando si verificano le condizioni di cui all'articolo 28, comma 1 del codice, l'ente proprietario indica con proprio atto, comunicato con raccomandata con avviso di ricevimento, ai concessionari indicati, le condizioni e le prescrizioni necessarie per la conservazione della strada e la sicurezza della circolazione. Nello stesso atto sono indicati i termini in cui le predette prescrizioni devono essere eseguite, ed i relativi lavori effettuati, con la eventuale fissazione di penali nell'ipotesi di ritardo che non sia ascrivibile a caso fortuito o a forza maggiore.

2. Nell'ipotesi in cui le prescrizioni ed i lavori suddetti non siano effettuati nei termini indicati dall'ente proprietario, questo

procede alla esecuzione diretta, comunicando, con raccomandata con avviso di ricevimento al concessionario, la data di inizio dei lavori e, successivamente ai lavori, le spese sostenute, le eventuali penali per il ritardo e gli eventuali danni conseguenti al ritardo medesimo. Se il concessionario non versa le somme richieste entro trenta giorni dal ricevimento della raccomandata, l'ente proprietario richiede al Prefetto l'emanazione di decreto ingiuntivo avente immediata efficacia esecutiva secondo la legislazione vigente.