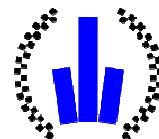




COMUNE DI LOIANO
CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA
UFFICIO POLIZIA MUNICIPALE



KIT DEL MOTOCICLISTA CONSAPEVOLE E SICURO



MANUALE TECNICO - PRATICO DI SOPRAVVIVENZA
E CORRETTO RAPPORTO CON IL TERRITORIO

PASSIONE **REGOLE** **TERRITORIO**

RISULTATO DELLA COLLABORAZIONE FRA

POLIZIA MUNICIPALE LOIANO

FORUM CB1000R.IT

**IL DIVERTIMENTO SENZA RISCHIO
E NEL RISPETTO DEGLI ALTRI
E' POSSIBILE**

Due righe per tentare di spiegare come sia nata questa “strana” collaborazione fra il Responsabile della Polizia Municipale di un territorio, dove l’insicurezza stradale è rappresentata soprattutto dai motociclisti, e CB1000R.IT, un forum di motociclisti.
Per quanto mi riguarda ci sono 2 motivazioni principali:

- **cultura del risultato** – dopo anni passati a “rincorrere i motociclisti” mi sono chiesto quali risultati concreti avessi raggiunto; la risposta è stata “ben pochi” visto che l’andamento delle contravvenzioni, dei sinistri stradali e dei decessi non accennava a diminuire; di pari passo le giuste lamentele dei cittadini residenti sulla Futa a causa dell’inquinamento acustico e di comportamenti che ponevano a serio rischio la sicurezza della circolazione stradale.
- **comprensione del fenomeno** “motociclisti in Futa”, alla ricerca delle corrette strategie operative che permettessero di contenere e contrastare efficacemente il comportamento di quel, per fortuna ridotto, numero di motociclisti per il quali “**la Futa non è una pista ma mi accontento**”.

Mi sono iscritto ed ho frequentato parecchi forum motociclistici ed alla fine ho scelto CB 1000R.IT come riferimento in quanto, pur in presenza di utenti con una forte passione per la moto e per il tuning al limite del consentito, gli scritti di questo forum sono quelli che più hanno dimostrato la capacità e la volontà di ascoltare e discutere le ragioni del “nemico”.

Ho aderito con piacere alla proposta di Nicola (alias Neeko72) di redigere assieme un KIT del Motociclista Consapevole:



*"Ciao Umberto,
volevo insieme a te mettere in pratica questa ideuzza che mi è passata per la mente...
a tuo avviso, stanti le normative in corso, stanti le tipologie di comportamenti giusti o sbagliati
cui incorriamo da parte delle forze dell'ordine in caso di controlli, cosa dovremmo avere nel
portafogli/sottosella/portadocumenti a livello di:
documentazione, copie di normative, vademecum comportamentali teorici(cosa dire) e
pratici(cosa scrivere nelle note dei verbali)?*

**Questo manuale è il riassunto di 4 anni
di collaborazione fra un gruppo di motociclisti
ed il loro “nemico in casa”**

L'opera “Kit del Motociclista consapevole e sicuro “ è stato realizzato da
Polizia Municipale di Loiano (BO) – Isp. Sup. Umberto Ori
in collaborazione con il forum CB1000R .IT - Amministratore Marzio Radaelli
anno 2015

Viene pubblicata nei seguenti siti WEB

<http://www.loiano.eu/>

<http://www.cb1000r.it/forum/>

E' coperta da licenza Creative Commons



Tu sei libero di:

- **Condividere** — riprodurre, distribuire, comunicare al pubblico, esporre in pubblico, rappresentare, eseguire e recitare questo materiale con qualsiasi mezzo e formato
- **Modificare** — remixare, trasformare il materiale e basarti su di esso per le tue opere
- Il licenziante non può revocare questi diritti fintanto che tu rispetti i termini della licenza. Alle seguenti condizioni:
- **Attribuzione** — Devi riconoscere **una menzione di paternità adeguata**, fornire un link alla licenza e **indicare se sono state effettuate delle modifiche**. Puoi fare ciò in qualsiasi maniera ragionevole possibile, ma non con modalità tali da suggerire che il licenziante avalli te o il tuo utilizzo del materiale.
- **NonCommerciale** — Non puoi usare il materiale per **scopi commerciali**.
- **Stessa Licenza** — Se remixi, trasformi il materiale o ti basi su di esso, devi distribuire i tuoi contributi con la **stessa licenza** del materiale originario.
- **Divieto di restrizioni aggiuntive** — Non puoi applicare termini legali o **misure tecnologiche** che impongano ad altri soggetti dei vincoli giuridici su quanto la licenza consente loro di fare.

1) PATENTE E CARTA DI CIRCOLAZIONE

Il rapporto diretto fra conducente e operatore di polizia stradale è disciplinato dall'art 192 CDS intitolato:

- **Obblighi verso funzionari, ufficiali e agenti**

*"Coloro che circolano sulle strade sono tenuti a fermarsi all'invito dei funzionari, **ufficiali ed agenti ai quali spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale**, quando siano in uniforme o muniti dell'apposito segnale distintivo."*

A chi spetta l'espletamento delle funzioni di Polizia stradale?

Ce lo dice l'art. 12 del CDS.

L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta:

- a) in via principale alla specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato;
- b) alla Polizia di Stato;
- c) all'Arma dei Carabinieri;
- d) al Corpo della guardia di finanza;
- d-bis) ai Corpi e ai servizi di polizia provinciale, nell'ambito del territorio di competenza;
- e) ai Corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza;
- f) ai funzionari del Ministero dell'interno addetti al servizio di polizia stradale;
- f-bis) al Corpo di polizia penitenziaria e al Corpo forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto.

in uniforme o muniti dell'apposito segnale distintivo..ove in questo caso chiaramente ci si riferisce alla paletta segnaletica.

Ciò significa che, se sono in uniforme, posso intimare l'alt anche solo con un cenno della mano, ma se non lo sono devo, obbligatoriamente, usare la paletta segnaletica e successivamente qualificarmi mostrando il tesserino personale.

Le **GEV (Guardie Ecologiche Volontarie)**, pur essendo Pubblici Ufficiali, non hanno funzioni di Polizia Stradale.



- **Posto di blocco e posto di controllo**

Ho notato che non vi è chiarezza della netta distinzione fra i due termini, che non sono la stessa cosa e che, soprattutto, determinano conseguenze differenti in caso di non rispetto del segnale di ALT. Sono entrambi previsti dall'art. 192 CDS.



Il posto di controllo: è rappresentato dalla classica pattuglia che vi intima l'alt; il mancato rispetto prevede la decurtazione di 3 punti e la sanzione sarà stabilita dal prefetto fra € 85 e € 338.

Il posto di blocco: gli organi di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza possono, per controlli necessari ai fini dell'espletamento del loro servizio, formare posti di blocco e, in tal caso, usare mezzi atti ad assicurare, senza pericolo di incidenti, il graduale arresto dei veicoli che non si fermano nonostante l'ordine intimato con idonei segnali. Forzare un posto di blocco comporta la decurtazione di 10 punti e la sanzione stabilita dal Prefetto sarà fra € 1.335 e € 5.344.

Il forzare un posto di blocco può comportare una denuncia penale.

Il posto di blocco prevede un primo cartello con "ALT POLIZIA" ed il convogliamento di tutti i veicoli in un percorso obbligato.

- **Ispezione del veicolo**

Tenshi scrive: ma è "legale" farti smontare la sella per "perquisire" la moto?

Un operatore di Polizia Stradale può chiedere di aprire il bagagliaio e di alzare la sella ma non di smontare la moto.

L'utente della strada deve mettere a disposizione il bene (veicolo) per l'ispezione. L'ispezione del veicolo è prevista dall'art. 13 legge 689 e art. 192 comma 3 CDS:

"I funzionari, ufficiali ed agenti, di cui ai precedenti commi, possono: procedere ad ispezioni del veicolo al fine di verificare l'osservanza delle norme relative alle caratteristiche e all'equipaggiamento del veicolo medesimo."



L'ispezione è un'attività descrittiva e statica; è l'attività di osservazione dello stato dei luoghi e delle cose.

La perquisizione è molto più invasiva e necessita di un mandato del Pubblico Ministero e, salvo casi particolari (armi e droga), va comunque validata entro 48 ore.

OCCHIO AL RIFIUTO di fare ispezionare il veicolo; la sanzione è di 85 € oltre alla decurtazione di tre punti sulla patente.

Può inoltre configurarsi il reato di resistenza a pubblico ufficiale il che comporta il rischio di una denuncia penale.

Inoltre, gli agenti potrebbero controllare il veicolo in modo coattivo, cioè anche contro la vostra volontà redigendo verbale di ispezione ai sensi art. 13 legge 689/81.

I limiti dell'ispezione sono ben delineati: appartiene alla natura della stessa ogni operazione tipo apertura cofano motore, bagagliaio (*ad es. verifica impianto gpl, metano, centralina, triangolo ecc ecc ...*), verifica del funzionamento luci quadro, contachilometri, cronotachigrafo, cinture di sicurezza, ed è sempre consentito l'accesso all'interno del veicolo.

L'operatore di P.S. potrà ad esempio ispezionare il bagagliaio di un veicolo, allo scopo di verificare la sistemazione del carico, senza poter procedere ad ispezionare l'interno delle singole valigie o dei singoli colli trasportati.

A Buon Intenditor...

Da quanto sopra può l'operatore di P.S. estrarre il DB Killer per verificare che sia integro?

La risposta è sì. Ma posso anche, su strada, utilizzare questa tecnologia con videocamera dotata di prolunga tipo laparoscopio(attendendo qualche minuto per il raffreddamento del sistema di scarico.



2) TARGA, PORTATARGA E ALLOGGIAMENTO - facciamo chiarezza una volta per tutte

Bazzina 75 scrive *“Ciao a tutti, apro questo topic, non ne ho trovati altri anche se credo ci siano, a seguito di quanto mi è successo questo pomeriggio durante un giro per i colli pisani, in zona Pomarance per l'esattezza. Posto di blocco, paletta, metto la freccia e mi fermo. Tranquillo, anzi sereno, andavo pianissimo....documenti, poi.....mi iniziano a gironzolare intorno alla moto, fra me e me ho pensato, vai mi sa che non me ne vado con un arrivederci, dopo inizia a contestarmi porta targa non originale, anche se con inclinazione codice”.*



Il porta targa, o meglio, **cornice porta targa come indicato dall'art.259 del regolamento di esecuzione del CDS**, è ammesso, ma non è annoverato fra i componenti del veicolo.

Ciò significa che può essere presente o assente e per questo motivo non necessita di omologazione o certificato di approvazione.

Art. 259 comma 2 del Reg. Esec. CDS: *“É ammesso l'uso di cornici portatarga a condizione che siano di materiale opaco e che ricoprano il bordo della targa per una profondità non superiore a 3 mm. É vietato applicare sui porta targa e sulle teste delle viti di fissaggio materiali aventi proprietà retroriflettenti. É vietato applicare sulla targa qualsiasi rivestimento di materiale anche se trasparente”.*

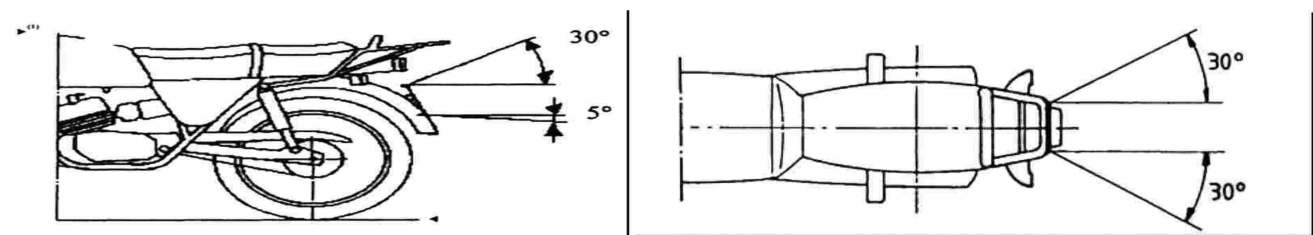
Attenzione: pur essendo legittimo, sconsiglio l'installazione di un porta targa regolabile per due ordini di motivi:

- la sua presenza pone seri dubbi, in chi opera il controllo, sul reale motivo dell'installazione.
- se le viti di fissaggio non sono ben serrate, c'è il rischio che al controllo l'inclinazione risulti superiore a quella consentita, con le gravi conseguenze che ciò comporta ovvero € 85,00 di sanzione pecuniaria, oltre alla sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo o, in caso di reiterazione delle violazioni, la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo. La durata del fermo amministrativo è di tre mesi.

L'alloggiamento:

L'alloggiamento della targa (cioè il luogo dove è posizionata) può essere modificato, ma bisogna rispettare i criteri dettati dall'art. 259 del Regolamento di Esecuzione del CDS che cita:

- **posizione della targa posteriore rispetto alla verticale:** essa può essere anche inclinata rispetto alla verticale di un angolo **non superiore a 30°**, quando la superficie recante i caratteri alfanumerici è rivolta verso l'alto e a condizione che il bordo superiore della targa non disti dal suolo più di 1,20 m; di un angolo non superiore a 15°, quando la superficie recante il numero di immatricolazione è rivolta verso il basso a condizione che il bordo superiore della targa disti dal suolo più di 1,20 m.
- **altezza della targa posteriore rispetto al suolo:** l'altezza del bordo inferiore della targa dal suolo **non deve essere inferiore a 0,20 m per i soli motoveicoli**; l'altezza del bordo superiore della targa dal suolo non deve essere superiore a 1,20 m. in casi eccezionali può essere superiore ma mai superare i 2 m;
- **condizioni geometriche di visibilità:** la targa posteriore deve essere visibile in tutto lo spazio compreso tra quattro piani, dei quali: due verticali che passano per i due bordi laterali della targa, formando verso l'esterno un angolo di 30° con il piano longitudinale mediano del veicolo; un piano che passa per il bordo superiore della targa formando con il piano orizzontale un angolo di 15° verso l'alto; un piano orizzontale che passa per il bordo inferiore della targa (tuttavia, se l'altezza del bordo superiore della targa dal suolo è superiore a 1,20 m, quest'ultimo piano deve formare con il piano orizzontale un angolo di 15° verso il basso);
- **determinazione dell'altezza della targa rispetto al suolo:** le altezze di cui ai punti precedenti devono essere misurate a veicolo scarico.



Prospetto delle infrazioni relative alla targa

1) circolare senza targa - art. 100 c. 2,11 e 15

€ 85 e fermo amm.vo per 3 mesi.

2) targa non rifrangente at. 100 c. 5.e.13

€ 25 e ritiro della targa con fermo del veicolo sino a che non sarà munito di targa rifrangente.

3) installazione irregolare di targa art. 100 c. 9,11,e 15

€ 85 e fermo amm.vo per 3 mesi.

4) distintivi ,iscrizioni e sigle vietate che generano confusione nella identificazione del veicolo art. 100 c.9 e lett.c in relazione all'art. 259 c. 2 Reg. Esec. CDS

€ 25 nel caso in cui il distintivo ecc.. non sia facilmente asportabile ritiro della targa e fermo amministrativo sino a che (vedi punto 2)

5) circolazione con targa non propria o contraffatta art. 100 c.12 e 15

sanzione da € 2004 a € 8.017 - la cifra la determina il Prefetto

fermo amministrativo per 3 mesi

targa non propria - targa originale di altro veicolo

targa contraffatta - riproduzione d targa vera di altro veicolo

6) falsificazione alterazione, manomissione di targa art. 100 c. 14 e art.482 CP (falsità materiale commessa da privato)

REATO - sequestro targa per confisca

l'articolo si riferisce a chi realizza targhe

7) Uso di targhe false, manomesse, alterate art. 100 c. 14 e art. 489 CP (uso di atto falso)

REATO sequestro targa e motociclo per confisca

8) Targa non chiaramente e integralmente leggibile, art 102 c. 9 e 11

€ 41,00

Quest'ultimo punto merita un approfondimento.

Con sentenza Cass. Pen. Sez. V, 19 gennaio 2011, n. 1468 si è stabilito che : *“Non integra il reato di falsità materiale commessa dal privato in certificati o autorizzazioni amministrative (artt. 477 e 482 c.p.), la condotta di colui che circoli con autoveicolo dotato di targa originale ma coperta parzialmente in modo da evitare di essere identificato, in quanto gli atti di falsificazione, di manomissione o di alterazione della targa originaria postulano, come ogni condotta di falso documentale, una modificazione durevole del documento, e non soltanto un ostacolo provvisorio alla lettura dello stesso”.*

Mi sono interrogato a lungo sull'opportunità di inserire questa sentenza.

La correttezza di rapporto, la consapevolezza che le F.d.O sono tenute al rispetto di norme e sentenze astenendosi dal discuterle, mi hanno fatto propendere per la pubblicazione.



Ritengo evidente che, in presenza di una targa come quella raffigurata, ci si debba preparare ad un controllo molto approfondito sia del mezzo che della documentazione al seguito.

In questo caso bisognerà essere dotati di molta fantasia nel sostenere che il db killer sia in ferie, si sia tagliato o forato da solo, che il catalizzatore sia assente giustificato, e infine che la Power Commander abbia chiesto un passaggio.

Fabiosire scrive:

"E qui scatta l'appoggio al buon Umberto..chi fa lo scemo per non pagare le tasse..se fa incazzare le F.d.O. gli fanno un xxxx come una capanna.

p.s. un conto è farsi le proprie ragioni, un conto è prendere per il xxxx sia da una parte che dall'altra.."

Gattaccio scrive:

"Vero, se sei in regola con la moto e non hai fatto un'infrazione da fucilazione, sovente te la cavi con un bello shampoo".

Cadl scrive: "E il catadiottro? "

Il catadiottro è necessario, la sua assenza è sanzionata con 85 euro art. 72 c. 13 del CDS.

Nota del Ministero dei Trasporti - 26/11/2009 - prot.102075 - Targhe Alloggiamento - installazione targa di immatricolazione su veicoli a due e tre ruote. Quesito.

Con la nota suindicata, è stato chiesto parere in ordine alla possibilità di applicare le disposizioni di cui all'art. 78 del Codice della Strada (C.d.S.) nei diversi casi in cui, a seguito di controllo su strada, si verifica che l'alloggiamento della targa non sia conforme ai requisiti previsti dalle norme vigenti, ovvero risulti in posizione diversa da quella prevista in fase di omologazione del veicolo.

Nel merito della questione e, limitatamente agli aspetti riconducibili alle competenze di quest'Amministrazione, si osserva, preliminarmente, quanto segue.

L'alloggiamento targa dei veicoli in argomento è regolamentata dalla direttiva 1993/94/CEE e successive modifiche ed integrazioni, costituente una delle prescrizioni tecniche contenute

nella direttiva 2002/24/CE, concernente l'omologazione dei veicoli a due e tre ruote.

La citata direttiva 1993/94/CEE specifica le caratteristiche dimensionali dell'alloggiamento della targa, nonché le relative specifiche di posizione affinché sia garantita la visibilità della targa stessa. Nulla specifica circa le modalità di fissaggio della targa, né vieta l'uso di un eventuale porta targa.

Analogamente, le norme contenute nel C.d.S. e relativo regolamento di esecuzione sulle modalità di installazione delle targhe, da ritenersi superate nelle parti disciplinate dalla sopra richiamata norma comunitaria, non contengono disposizioni sulle specifiche di fissaggio della targa.

Altre osservazioni, pertinenti alla questione sollevata, riguardano l'ambito di applicazione dell'art. 78 del C.d.S.

Codesto Ufficio osserva che alloggiamento targa è citato tra le disposizioni fiscali (lettera G) dell'appendice V al titolo III, del Regolamento di esecuzione del Codice della strada e, come tale, soggetto alla disciplina del più volte richiamato articolo 78 del C.d.S.

Nel merito, occorre precisare quanto segue.

Com'è noto la rubrica del citato articolo 78 concerne "modifiche alle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione". L'ambito di applicazione dell'articolo 78 del C.d.S. va definito correlando i contenuti dello stesso con quelli dell'articolo 236 del regolamento di esecuzione del Codice della Strada. La lettura congiunta dei due articoli rileva che l'eventuale assoggettamento alla disciplina dell'articolo 78 è subordinato, fatto salvo i casi espressamente previsti, alla contestualità delle due seguenti condizioni:

1) la modifica deve riguardare una caratteristica costruttiva indicata all'appendice V, al titolo III del Regolamento di esecuzione del C.d.S.;

2) la caratteristica deve essere stata individuata con provvedimento di questa Amministrazione.

Si evidenzia, in relazione a quest'ultimo punto, che non si rilevano provvedimenti atti ad individuare, tra le caratteristiche costruttive da sottoporre ad eventuale aggiornamento della carta di circolazione a seguito di modifica, l'alloggiamento targa.

Tutto ciò premesso, si ritiene, per quanto argomentato, che l'eventuale modifica dell'alloggiamento targa non debba essere oggetto di aggiornamento della carta di circolazione.

Infine, per quanto riguarda le altre questioni sollevate, ritenendo che riguardino sostanzialmente profili sanzionatori, è opportuno che le stesse siano rappresentate alle competenti Amministrazioni.

3) SEQUESTRO E FERMO AMMINISTRATIVO DELLA MOTO

Il Codice della Strada prevede per alcune violazioni l'applicazione di sanzioni accessorie quali il fermo amministrativo e il sequestro amministrativo.



Il Fermo Amministrativo è una sanzione accessoria che consiste nel privare della disponibilità del mezzo il suo proprietario per un determinato periodo; viene disposto per la violazione di alcune norme di comportamento.

ALCUNE VIOLAZIONI del C.d.S. CHE PREVEDONO IL FERMO AMMINISTRATIVO, ART. 214:

art.100	c.1	Circolare senza targa
art. 100	c.9	Collocazione o installazione irregolare di targa
art. 100	c.12	Circolare con targa non propria o contraffatta.
art. 100	c.15	Ritiro targhe non conformi o non rifrangenti
art. 115	c.6	Guida di veicoli senza i requisiti psicofisici o di età; incauto affidamento dei veicoli. Minori che trasportano passeggeri su motocicli, anche leggeri, e ciclomotori.
art. 116	c.13	Guida senza patente di autoveicoli e motoveicoli.
art. 171	c.3	Omesso uso del casco protettivo..
art. 176	c.18	Circolazione su autostrade di veicoli non in regola con la revisione.
art. 176	c.22	Varcare lo spartitraffico, invertire il senso di marcia in autostrada, percorrere l'autostrada in senso contrario.
art. 186	c.2 bis	Provocare incidente guidando in stato di ebbrezza alcolica.
art. 187	c.1 bis	Provocare incidente guidando sotto l'influenza degli stupefacenti.
art. 216	c.6	Circolare con documenti ritirati.
art. 218	c.6	Guidare con patente sospesa

Il Sequestro Amministrativo è una misura che, a differenza del fermo amministrativo che è temporaneo, è normalmente finalizzato alla confisca che si realizza mediante la vendita o la distruzione della cosa sequestrata.

ALCUNI CASI IN CUI SI DISPONE IL SEQUESTRO DEL MOTOCICLO, ART.213:

art. 134	c.2	Circolare con carta di circolazione temporanea scaduta di validità.
art. 214	c.8	Circolare con veicolo sottoposto a fermo amministrativo.
art. 93	c.7	motoveicoli circolanti senza il rilascio della carta di circolazione..
art. 134	c.2	Circolare con carta di circolazione temporanea scaduta di validità.
art. 193		Circolazione senza la copertura assicurativa obbligatoria per legge



art. 186	c.7	Rifiutare l'accertamento nell'ipotesi di guida sotto l'influenza dell'alcool.
art. 187	c.8	Rifiutare l'accertamento nell'ipotesi di guida sotto l'influenza degli stupefacenti.

PRATICAMENTE COME FUNZIONA?

In tutti i casi **di fermo e sequestro di ciclomotori o motocicli**, disposti dagli artt. 213 e 214 del Codice della Strada, il veicolo viene **sempre affidato al custode – acquirente** (ovvero al titolare del deposito individuato dalla prefettura) mediante recupero con carro attrezzi e custodia in deposito per almeno 30 giorni.

Unica eccezione è prevista dall' art. 171/3 c. (Guida senza casco) che ne consente l' affidamento esclusivamente al proprietario a condizione che lo stesso possa condurre il motoveicolo sino al luogo di custodia nel rispetto delle norme del c.d.s..

In sostanza il fermo o il sequestro di un ciclomotore o di un motociclo, a differenza degli altri veicoli, non prevedendo l'affidamento iniziale al conducente/proprietario, comporta un'alto costo rappresentato dalle spese di rimozione (carro attrezzi) e di custodia per almeno 30 giorni .



Contestualmente al sequestro o al fermo, l'Organo verbalizzante notifica al proprietario e al trasgressore un invito ad assumere la custodia del veicolo entro dieci giorni dalla notifica.

In caso di notifica a mezzo posta, il termine di dieci giorni decorre dalla data della notificazione del verbale di sequestro al proprietario del veicolo.

Per i **ciclomotori o i motocicli** si applica la disciplina di cui all'art. 213, comma 2 quinquies e art. 214 , comma 1 ter C.d.S.: in tali casi **il termine di 10 giorni per il ritiro del veicolo decorre una volta scaduti i primi trenta giorni di custodia** presso il c.d. custode-acquirente.

Mancata assunzione della custodia del veicolo nel termine di 10 giorni:

Decorso inutilmente il termine di dieci giorni, ritenuto condizione sufficiente per presumere l'assenza di qualsiasi interesse del proprietario al recupero del veicolo, l'organo accertatore trasmette gli atti al Prefetto, il quale, senza ulteriore avviso al proprietario, dichiara il trasferimento in proprietà, senza oneri, del veicolo al custode-acquirente.

N B. art. 213 2-sexies. É sempre disposta la confisca del veicolo in tutti i casi in cui un ciclomotore o un motoveicolo sia stato adoperato per commettere un reato, sia che il reato sia stato commesso da un conducente maggiorenne, sia che sia stato commesso da un conducente minorene..

Fermo Fiscale (art. 86 D.P.R. 602/73 e succ. mod.)

Il fermo di veicoli appartenenti a contribuenti debitori della P.A. può essere disposto, dopo un ultimo avviso e invito al pagamento, dal Concessionario delle riscossioni (normalmente Equitalia).

Il Fermo viene iscritto al P.R.A. e non viene redatto un verbale di affidamento in custodia.

Il veicolo non può più essere utilizzato.

La visura in banca dati P.R.A. consente alle F.d.O di verificare se esiste un fermo fiscale sul veicolo.

I ciclomotori non essendo in banca dati P.R.A. non possono essere sottoposti a fermo fiscale.

Circolare con un veicolo sottoposto a fermo fiscale comporta la sanzione di € 776 oltre alla confisca del veicolo.



4) COMPONENTI AFTERMARKET : II TUNING

La maggior parte dei quesiti che ponete, trova risposta in due direttive CE che vi riporto e provo ad analizzare e semplificare:

D.M 23 Marzo 2001, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 132 del 9 giugno 2001, di recepimento della **direttiva 97/24/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio **relativa ad alcuni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote;**

D.M 31 gennaio 2003, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 123 del 29 maggio 2003, di recepimento della **direttiva 2002/24/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio **relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio.**



Parlamento europeo e del Consiglio **relativa**

La prima indica le caratteristiche dei veicoli a due ruote è divisa in capitoli che individuano le caratteristiche (ad esempio inquinamento e livello sonoro).

I componenti di una moto sono tutti richiamati nella **direttiva 97/24**; per gli **pneumatici** vige anche il Regolamento **ECE ONU** (Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni) n. 75 del 24 ottobre 2009 , e per le **targhe** vi è la direttiva CE 93/94 del 29 Ottobre 1993

La seconda si riferisce alle procedure per la concessione dell'omologazione dei veicoli o del certificato di conformità dei componenti o entità tecniche.. è indirizzata soprattutto a chi vuole omologare un prototipo ma contiene informazioni molto importanti.

La direttiva 2002/24 specifica all'art. 2 commi 5 e 6 il significato di:

comma 5) «**entità tecnica**», ovvero il dispositivo, quale un dispositivo di scarico o silenziatore di sostituzione, soggetto alle prescrizioni di una direttiva particolare e destinato a far parte di un veicolo. Esso può essere omologato separatamente, ma soltanto **in connessione con uno o più tipi di veicoli determinati ove la direttiva particolare contenga esplicite disposizioni in tal senso.**

comma 6) «**componente**», il dispositivo, quale un dispositivo di illuminazione, soggetto alle

prescrizioni di una direttiva particolare e destinato a far parte di un veicolo. Esso può essere omologato indipendentemente da un veicolo ove la direttiva particolare contenga esplicite disposizioni in tal senso.

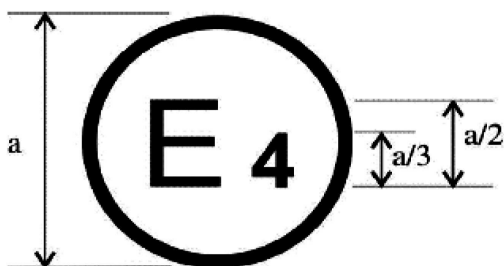
La Direttiva 2002/24 stabilisce inoltre:

COMMA 2. "Per ciascuna entità tecnica o componente non originale prodotto conformemente al tipo omologato, **il costruttore compila un certificato di conformità** secondo il modello contenuto nell'allegato IV, parte B. Detto certificato non è richiesto per le entità tecniche o i componenti originali.

La direttiva 97/24 – principali disposizioni

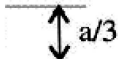
CAPITOLO 1 - Pneumatici veicoli a motore a 2 o 3 ruote e loro montaggio

Da integrare con il Regolamento n. 75. E' molto tecnico, disciplina l'omologazione dei pneumatici valutando la capacità di carico ecc.... Ciò che ci interessa è che gli pneumatici devono riportare almeno su un fianco un' iscrizione che contenga: marchio di fabbrica/misura/tipo struttura/indicazione simbolica della velocità/capacità di carico/data di fabbricazione (quattro cifre le prime due indicano la settimana le seconde l'anno) – oltre al marchio di omologazione.



MARCHIO DI OMOLOGAZIONE

E4 – Paesi Bassi
75R – rispetta il Regolamento Ece Onu n. 75
002439 – numero di omologazione

75 R - 002439 

Attenzione L'indicazione **NHS (Not for Highway Use)** significa che il pneumatico non è omologato

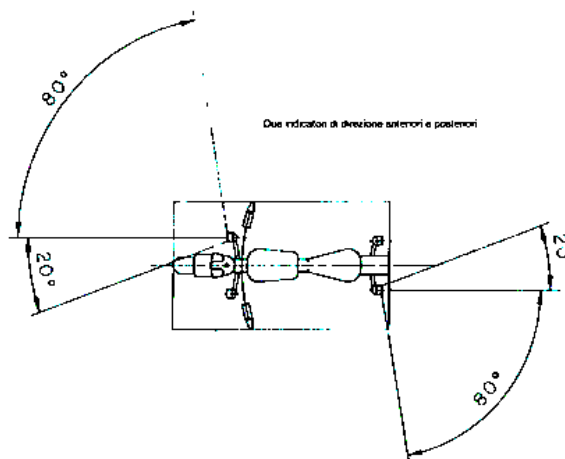
Neeko72 scrive :*Umberto, cosa ci dici invece a proposito di altri 2 spauracchi: frecce e specchietti? Chi ha ragione e chi no quando si viene fermati e ci vengono contestati nonostante rechino un marchio di omologazione? Cosa contestare di fronte alle frasi: "Eh, quell'omologazione non vale nulla / devono essere omologati per il tuo mezzo / devono essere riportati sul libretto"?*

Capitolo 2 - dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa

Da integrare con la direttiva 2009/67 **relativa all'installazione sui veicoli a motore a due o a tre ruote.**

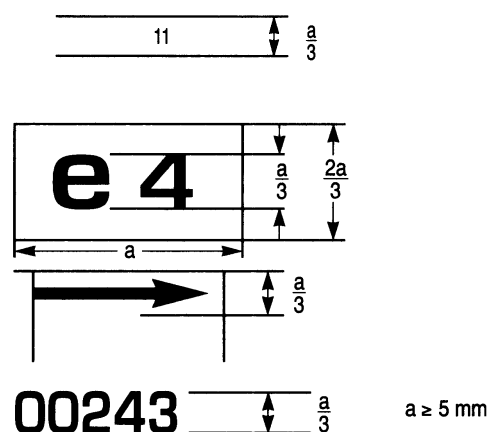
Installazione: distanza minima fra le superfici illuminanti 240 mm . Altezza minima 350 mm e massimo 1200 mm dal suolo.

Visibilità geometrica:



Approvazione:

Gli indicatori di direzione, accanto al rettangolo del marchio di approvazione, dal lato opposto del numero di approvazione, devono avere un numero che precisi se si tratta di indicatore di direzione anteriore (11) o posteriore (12)



Il dispositivo recante il marchio di approvazione qui descritto è un indicatore di direzione della categoria 11 approvato nei Paesi Bassi

Marchio di approvazione di indicatore di direzione anteriore (11) approvato nei Paesi Bassi (e4), con numero 00243

N.B. : la direttiva non fa cenno all'obbligo di rilasciare certificati di approvazione o altra documentazione

Capitolo 4 - retrovisori

In generale la dimensione (area) della superficie riflettente non deve essere inferiore a 6.900 mm.

In caso di retrovisore circolare; diametro non inferiore a 94 mm.

In caso di retrovisore non circolare : le dimensioni devono consentire di iscrivere una circonferenza di 78 mm.

La direttiva fornisce anche le dimensioni massime:

Retrovisori circolari: diametro 150 mm.

Non circolari : un rettangolo di 120 x 200 mm.

All'appendice 2 la direttiva impone che ogni retrovisore debba recare il marchio di approvazione completato da simbolo addizionale "I "(retrovisore interno)" L "(retrovisore esterno) da porsi in una posizione qualsiasi del rettangolo;

Ad esempio:

L e 1 12345 retrovisore esterno – approvato in Germania –con numero 12345

N.B. : la direttiva non fa cenno all'obbligo di rilasciare certificati di approvazione o altra documentazione

Capitolo 5 - misure contro l'inquinamento atmosferico veicoli a 2 o 3 ruote

Distingue i **convertitori catalitici di ricambio e di ricambio di origine;**

Marcatura: devono riportare il marchio "e" seguito dal codice di identificazione del paese che lo ha omologato /nome o marchio del fabbricante del veicolo/marchio e numero di omologazione del pezzo.

Documentazione: i convertitori di ricambio e ricambio di origine devono essere accompagnati dalle seguenti

RACCORDO NON CATALITICO
IN SOSTITUZIONE DI QUELLO
CATALITICO ORIGINALE
NON CATALYZED MID-PIPE
SUBSTITUTES CATALYZED
ORIGINAL MID-PIPE



informazioni : nome o marchio del fabbricante del veicolo/marchio e numero di omologazione del pezzo/ elenco dei veicoli per i quali il convertitore appartiene.

Le informazioni sono fornite con un foglio accluso oppure sull'imballaggio.

I convertitori catalitici di origine devono avere la medesima marcatura ma non la documentazione.

la presenza del catalizzatore è certificata dal numero **5** cerchiato all'interno della marcatura.

Capitolo 9 - livello sonoro ammissibile e dispositivi di scarico veicoli a 2 o 3 ruote

Il paragrafo 2 tratta i **dispositivi di scarico di origine** in quanto entità tecniche di un motociclo.

2.3.2.2 : *"tutti i silenziatori di origine devono riportare il marchio "e" seguito dal n.ro identificativo del paese di approvazione/il nome o il marchio del fabbricante del veicolo/il marchio e il n.ro identificativo del pezzo sugli imballaggi dei dispositivi di sostituzione di origine deve esser chiaramente scritto e leggibile "pezzo di origine""*



Il paragrafo 3 tratta i **dispositivi di scarico non di origine.**

3.3.1 - *"i dispositivi di scarico non di origine e gli elementi di detti dispositivi devono essere marcati conformemente all'allegato VI allegato VI - il dispositivo di scarico non di origine e gli elementi (ad esclusione dei pezzi di fissaggio e dei tubi) deve avere marcato*

1.1. -marchio di fabbrica

1.2. denominazione commerciale del costruttore

1.3 -marchio di omologazione contenente il n.ro corrispondente al capitolo o ai capitoli per i quali è stato omologato 5 inquinamento 9 rumore

il dispositivo di scarico di sostituzione deve essere fornito in imballaggio recante un'etichetta con le seguenti indicazioni:

marchio di fabbrica /indirizzo del costruttore/elenco dei modelli dei veicoli per i quali è stato omologato.

*Il rispetto della normativa è certificata dal numero **9** cerchiato all'interno della marcatura."*



Questa che segue è una circolare del ministero dei trasporti che vi consiglio di stampare ed accludere al certificato di omologazione del vostro dispositivo di scarico, qualora non di origine:



Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I
SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Direzione Generale per la Motorizzazione

PROT. N. 12471 RU

Roma, 8 maggio 2012

OGGETTO: sostituzione dispositivo di scarico

Con riferimento alla e-mail del 27 aprile u.s., si comunica che la sostituzione di dispositivi di scarico per motocicli con altri non comporta l'aggiornamento della carta di circolazione a condizione che il dispositivo stesso sia stato omologato per lo specifico modello di motociclo sul quale è installato. Inoltre, si ritiene opportuno evidenziare, che in base alla vigente normativa comunitaria e, nella fattispecie, alla direttiva 97/24/CE, il dispositivo di scarico deve essere marcato e fornito in un imballaggio o recare un'etichetta indicante, tra l'altro, l'elenco dei modelli dei veicoli cui è destinato il dispositivo stesso.

f.to IL DIRETTORE GENERALE
(Arch. Maurizio VITELLI)

SN



Terminale non di origine approvato da un centro prova Italiano (e3) con il numero 1002 che rispetta i capitoli 5 (inquinamento) e 9 (rumore) della direttiva CE 97/24

Certificato approvazione terminale di scarico non di origine

		<ul style="list-style-type: none"> ■ Sistema di scarico per motocicletta ■ Système d'échappement pour motocyclette ■ Abgasanlage für Motorräder 									
<p>CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE HOMOLOGATION CERTIFICATE ABE-BESCHEINIGUNG CERTIFICAT D'HOMOLOGATION</p>											
<p>La MIVV S.p.A. attesta che il seguente numero di omologazione riportato sul nostro prodotto: MIVV company certifies that the following number of homologation referred to the item: Die MIVV S.p.A. bescheinigt, dass folgende bauartgenehmigte auf dem Produkt folgende Nummer: La MIVV atteste que le numéro d'homologation suivant est rapporté sur notre produit:</p>											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo Silenziatore Silencer Type Auspuffsystem Typ Type de silencieux</th> <th>Nr. Omologazione Homologation Nr. EU. Genehmigungsnummer Numero d'homologation</th> <th>Tipo veicolo Vehicle Type Fahrzeugtyp Type de véhicule</th> <th>Modello Veicolo Vehicle Model Fahrzeugmodell Model de véhicule</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">ME047</td> <td style="text-align: center;">e9 1356</td> <td style="text-align: center;">R111 RN16</td> <td style="text-align: center;">YAMAHA YZF R6 YAMAHA FZ1 - FAZER</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo Silenziatore Silencer Type Auspuffsystem Typ Type de silencieux	Nr. Omologazione Homologation Nr. EU. Genehmigungsnummer Numero d'homologation	Tipo veicolo Vehicle Type Fahrzeugtyp Type de véhicule	Modello Veicolo Vehicle Model Fahrzeugmodell Model de véhicule	ME047	e9 1356	R111 RN16	YAMAHA YZF R6 YAMAHA FZ1 - FAZER			
Tipo Silenziatore Silencer Type Auspuffsystem Typ Type de silencieux	Nr. Omologazione Homologation Nr. EU. Genehmigungsnummer Numero d'homologation	Tipo veicolo Vehicle Type Fahrzeugtyp Type de véhicule	Modello Veicolo Vehicle Model Fahrzeugmodell Model de véhicule								
ME047	e9 1356	R111 RN16	YAMAHA YZF R6 YAMAHA FZ1 - FAZER								
<p>conferma che il suddetto impianto di scarico, da noi prodotto, è conforme con la: confirms that the above exhaust system by MIVV company is in conformity with the: bestätigt, dass og von uns hergestelltes Auspuffsystem, der: confirme que le système d'échappement susnommé est en conformité avec la:</p>											
<p>EC-Directive 97/24/EC Chapter 9 <i>entspricht</i></p>											
<p>M. I. V. V. S.p.A. METAL INDUSTRIA VAL VBRATA <small>SpA Metallurgia</small> BACI - PIAZZA D'ARMANDO - QURE</p>											
<p>MIVV SPA Zona Industriale - 64027 S.Camero (TE) - Tel. +39 0861 8120257 - Fax +39 0861 8120240 - www.mivv.it - info@mivv.it Cap. Soc. € 31.200.000 i.v. - Reg. Trib. Teramo n. 1467 - C.C.I.A.A. Teramo n. 06226 - Part. IVA 02081220672</p>											

Ghess scrive: *nelle omologazioni si trova una (e) minuscola in un rettangolo o una (E) maiuscola in un cerchio.. quale la differenza?*

La differenza risiede nella fonte normativa e nella sua area di validità

e 1 significa omologato in Germania sulla base di una direttiva della commissione europea. L'omologazione ha validità solo nei paesi della comunità europea.

E 1 significa omologato in Germania sulla base di un regolamento ECE ONU, che ha validità in tutti i paesi europei anche quelli non facenti parte della Comunità.

Riassumendo

Gli scarichi aftermarket devono obbligatoriamente riportare il logo del costruttore e il numero di omologazione (la direttiva dice in maniera visibile). Unitamente allo scarico aftermarket viene consegnato il certificato di approvazione che deve riportare lo stesso numero stampato sullo scarico e l'elenco dei motoveicoli per cui è omologato.

Il certificato di approvazione non è fra i documenti necessari alla guida di cui all'art. 180 CDS.

(Possesso dei documenti di circolazione e di guida

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

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

MA, considerato che devo controllare che lo scarico sia omologato per quella moto posso ordinarvi di portarlo entro un certo termine in visione ad un organo di polizia ai sensi del comma 8 dell'art. 180 C.d.S. (trad: portatelo con voi.)

8. Chiunque senza giustificato motivo non ottempera all'invito dell'autorità di presentarsi, entro il termine stabilito nell'invito medesimo, ad uffici di polizia per fornire informazioni o **esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni amministrative previste dal presente codice**, e dall'art. 32 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 422 a euro 1.695.

Pgiorgio scrive *Umberto buongiorno. Ho una domanda forse più di forma che di sostanza (anche se in alcuni casi potrebbe diventare una bella scocciatura). Hai elencato quelli che per il CdS sono i documenti obbligatori per la circolazione (omissis) poi hai aggiunto che il certificato di omologazione non è tra questi ma <<considerato che devo controllare che lo scarico sia omologato per quella moto posso ordinarvi di portalo entro un certo termine in visione ad un organo di polizia ai sensi del comma 8 dell'art. 180 cds>>. Io invece sarei portato a credere che l'articolo 8 del CdS possa applicarsi solo ai documenti obbligatori e non anche a quelli che non lo sono. Ritengo un controsenso richiedermi dei documenti che potrei non avere affatto (se non sono obbligatori). E' l'organo accertatore che ha l'onere della prova per applicare la sanzione. Infatti sei tu stesso a dire che non puoi fare la multa in caso di mancanza del documento.
Un saluto e grazie per le informazioni che stai fornendo a tutti noi*

L'art. 180 dice espressamente **“esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni amministrative previste dal presente codice”** quindi posso legittimamente richiedere di portare in visione ad un organo di polizia **qualsiasi documento che mi serva per accertare violazione**..come ad esempio il certificato di approvazione dello scarico..

Pgiorgio scrive *La prendo come oro colato.
Ciao*

Non devi prenderla come oro colato; siamo qua per capire e chiarire.

Ti focalizzi sullo scarico ma il comma 8 dell'articolo 180 ha valenza generale; qualsiasi documento, previsto, e che mi serve per accertare eventuali infrazioni, posso chiederti di esibirlo; non posso, però, sanzionarti se non ce l'hai con te.

Le direttive CE sull'omologazione delle moto (in particolare la 97/24 e la 2005/30) prevedono che il costruttore di componenti aftermarket accompagni il componente con il certificato di approvazione; quindi è un documento previsto e mi serve per accertare che il componente sia omologato per il veicolo su cui è installato e legittimamente posso chiederti di esibirlo..
Se ti chiedessi il certificato di matrimonio avresti tutte le ragioni.

5) COMPONENTI PRIVI DI OMOLOGAZIONE -RACING

Se invece circolate con scarico (o qualsiasi altro componente) racing sono problemi grandi come una casa;

L'art. 77 c. 3 bis cita:

"Chiunque importa, produce per la commercializzazione sul territorio nazionale ovvero commercializza sistemi, componenti ed entità tecniche senza la prescritta omologazione o approvazione ai sensi dell'articolo 75, comma 3-bis, e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 163 a euro 658.

E' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 821 a euro 3.287 chiunque commetta le violazioni di cui al periodo precedente relativamente a sistemi frenanti, dispositivi di ritenuta ovvero cinture di sicurezza e pneumatici. I componenti di cui al presente comma, ancorché installati sui veicoli, sono soggetti a sequestro e confisca ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI». (1).

Quindi su strada l'organo di Polizia deve provvedere al sequestro del componente racing (scarico, specchi, dispositivi di segnalazione ecc..) ma, di conseguenza alla disinstallazione, il veicolo sarà impossibilitato a proseguire la circolazione.

Ne consegue il sequestro di tutto il mezzo (circolare ministero del 14 agosto 2010) , e sarà il proprietario dello stesso a doversi recare presso il comando per sostituire il pezzo con uno omologato.

6) IL DISPOSITIVO SILENZIATORE - DBkiller

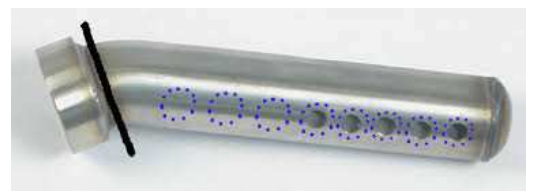
Il db killer non devo certo spiegarvi a cosa serve. Vediamo cosa può succedervi quando lo togliete, lo tagliate, lo forate ecc..

Partiamo dagli articoli 72 e 79 del cds:

Art. 72 - Dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi.

1. I ciclomotori, i motoveicoli e gli autoveicoli devono essere equipaggiati con:

- a) dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione;*
- b) dispositivi silenziatori e di scarico se hanno il motore termico;***
- c) dispositivi di segnalazione acustica;*



- d) dispositivi retrovisori;
- e) pneumatici o sistemi equivalenti.

13. Chiunque circola con uno dei veicoli citati nel presente articolo in cui alcuno dei dispositivi ivi prescritti **manchi o non sia conforme** alle disposizioni stabilite nei previsti provvedimenti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 85 a euro 338.

Art. 79 - Efficienza dei veicoli a motore e loro rimorchi in circolazione.

1. I veicoli a motore ed i loro rimorchi durante la circolazione devono essere tenuti in condizioni di massima efficienza, comunque tale da garantire la sicurezza e **da contenere il rumore e l'inquinamento** entro i limiti di cui al comma 2.
2. Nel regolamento sono stabilite le prescrizioni tecniche relative alle caratteristiche funzionali ed a quelle dei dispositivi di equipaggiamento cui devono corrispondere i veicoli, particolarmente per quanto riguarda i pneumatici e i sistemi equivalenti, la frenatura, i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione, la limitazione della rumorosità e delle emissioni inquinanti.
3. Qualora le norme di cui al comma 2 si riferiscano a disposizioni oggetto di direttive comunitarie, le prescrizioni tecniche sono quelle contenute nelle direttive stesse.
4. Chiunque circola con un veicolo che presenti alterazioni nelle caratteristiche costruttive e funzionali prescritte, **ovvero circola con i dispositivi di cui all'art. 72 non funzionanti o non regolarmente installati**, ovvero circola con i dispositivi di cui all'articolo 80, comma 1 del presente codice e all'articolo 238 del regolamento non funzionanti, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 85 a euro 338. . La misura della sanzione è da euro 1.183 a euro 11.835 se il veicolo è utilizzato nelle competizioni previste dagli articoli 9-bis e 9-ter.

Quindi circolare senza il db killer può essere sanzionato come assenza del dispositivo silenziatore (art.72 c.13) o come inefficienza del sistema di scarico (art. 79 c. 4) € 85.

Giacomin scrive forse non ho ben capito:

se mi fermano con scarico aftermarket omologato ma con lana consumata e supero i db sul libretto è articolo 78 o "solo" le 80 € degli art.72 c.13 - o come inefficienza del dispositivo art. 79 c. ???

Il mio pensiero è questo: se il superamento dei decibel deriva da inefficienza del dispositivo non posso farti un 78(come posso certificare un tuo intervento che ha portato alla modifica della caratteristica?); quindi ti faccio un 79 e se proprio voglio essere cattivo anche un 155.

Art. 155 - Limitazioni dei rumori

1. Durante la circolazione si devono evitare rumori molesti causati sia dal modo di guidare i veicoli, specialmente se a motore, sia dal modo in cui è sistemato il carico e sia da altri atti connessi con la circolazione stessa.
2. Il dispositivo silenziatore, qualora prescritto, deve essere tenuto in buone condizioni di efficienza e non deve essere alterato.
5. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 169..

Ma se il superamento dei decibel (riportati in carta di circolazione) deriva da una tua azione, ritengo applicabile legittimamente l'art. 78.

L'art. 78 è un articolo tosto e non chiaro nella sua applicazione; meglio andarci cauti, lo vedremo in seguito

Ghess scrive cmq na cosa è certa e che ho sempre detto anche io la paletta negli scarichi non è previstaquindi se vi capita non abbiate paura a dire cosa è previstola paletta non è uno strumento che serve a vedere se ho la moto che suona a 2000 decibel....è piu forte di me la odio la paletta nella marmitta....sono piu contento di prendere 80 euro di multa e pensare che il leo vince che ho io ,anche senza db killer , non supera i decibel previsti con scarico originale cmq attendo l articolo 78

Ghess scrive: l omologazione la leggono sullo scaricooppure la leggono sul talloncino è la stessa cosagiusto umberto ?

L'omologazione è riportata sullo scarico ed anche sul talloncino, ma il talloncino (certificato di approvazione) mi serve per verificare che lo scarico sia approvato per quel tipo di motoveicolo.

Cadl scrive: Grazie Umberto per le spiegazioni autorevoli e chiare!
Un paio di leggende metropolitane polverizzate: la paletta nello scarico e la teoria che senza dbkiller ci sia sequestro o confisca o chissà cosa (invece sono 80 € e basta, a meno che la polizia abbia il fonometro...)

Ragazzi facciamo a

io non sono qui per aiutarvi a se passate da Loiano senza vi



capirci:



girare senza db killer; passa la voglia e vi ritornano le paure.

7) PROVA FONOMETRICA E DB KILLER

I

Clo scrive: *la mia domanda e questa: se io facessi fare una prova fonometrica del mio scarico senza db killer e dovesse risultare in regola con ciò che riporta il libretto in fatto di db, sarei in regola o no ? grazie*

Giacomin scrive *Certo che sei in regola basta che a 5.000 giri il tuo ferro emetta 94 db. Puoi mettere un tubo della stufa basta che faccia sempre 94 db.*

NO! Non sei in regola; come già ribadito, l'art. 72 impone la presenza del dispositivo silenziatore. La sua mancanza o non conformità è sanzionata con € 85,00.

Ma può andarti anche peggio.

Se controlli la tua carta di circolazione noterai che il punto (U.1) indica il numero ,massimo di emissioni sonore espresso in decibel , mentre il punto (U.2) indica il numero di giri del motore

Se l'organo di polizia è dotato di fonometro e tu , circolando senza DB Killer , superi il livello di decibel consentito per il tuo veicolo, è molto probabile che, oltre all'art. 72 , ti venga applicato anche l'art. 78 (modifica alle caratteristiche costruttive) con ritiro della carta di circolazione e revisione straordinaria.

Questo perché il superamento dei decibel, in presenza del silenziatore, può essere imputato a suo malfunzionamento previsto dagli artt. 79 e 155 del C.d.S, ma se il dispositivo manca è difficile sostenere il suo malfunzionamento o inefficienza.

Prova fonometrica

La direttiva 97/24 indica come deve essere effettuata la prova fonometrica per motocicli.

Condizioni del motociclo:

Prima di procedere alle misurazioni, il motore del motociclo dovrà essere portato alla temperatura normale di funzionamento.

Se il motociclo è munito di ventilatore a comando automatico, non si debbono azionare tali dispositivi durante la misurazione del livello sonoro.

Terreno di prova :

Come terreno di prova può essere usata qualsiasi zona libera da disturbi acustici di rilievo. Particolarmente idonee sono zone piane, rivestite di cemento, asfalto o altro materiale duro e che siano altamente riflettenti; sono escluse le piste in terra battuta per mezzo di rullo compressore. Il terreno di prova deve avere la forma di un rettangolo i cui lati siano lontani almeno 3 m dai punti più esterni del motociclo (manubrio escluso). All'interno di detto rettangolo non devono trovarsi ostacoli di rilievo, come per esempio una persona, esclusi l'osservatore e il conducente. Il motociclo deve essere disposto nel rettangolo in maniera tale che il microfono sia distante almeno 1 m da eventuali cordoli del marciapiede.

Varie

I valori indicati dello strumento di misura prodotti da rumori circostanti e dal vento devono essere inferiori di almeno 10 dB(A) al livello sonoro da misurare. Il microfono può essere

protetto dal vento mediante apposito schermo, purché si tenga conto della sua influenza sulla sensibilità del microfono.

Metodo di misura:

- Natura e numero delle misurazioni

In ciascun punto di misura devono essere eseguite almeno tre misurazioni. Il valore preso in considerazione è il più elevato di queste tre misurazioni.

- Posizioni del microfono

Il microfono deve essere collocato all'altezza dell'uscita del tubo di scarico, comunque a non meno di 0,2 m dalla superficie della pista. La capsula del microfono deve essere orientata verso l'apertura di scarico dei gas ad una distanza di 0,5 m. L'asse di sensibilità massima del microfono deve essere parallelo alla superficie della pista e formare un angolo di $45^\circ \pm 10^\circ$ rispetto al piano verticale in cui si trova la direzione d'uscita dei gas di scarico. Se il sistema di scarico ha più orifizi di uscita i cui centri distino 0,3 m o meno, il microfono devessere orientato verso

l'uscita più vicina al profilo del motociclo (manubrio escluso) od a quella più alta rispetto alla superficie della pista. Se i centri degli orifizi di uscita distano gli uni dagli altri più di 0,3 m, si devono eseguire per ogni orifizio di uscita misurazioni separate, prendendo come risultato il massimo valore misurato.

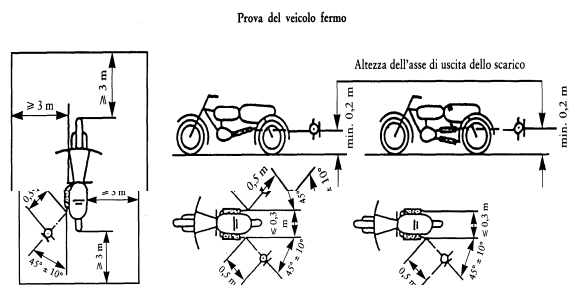
- Condizioni di funzionamento

Il regime del motore deve essere tenuto costante

Appena raggiunto il regime costante, il comando dell'acceleratore deve essere riportato rapidamente nella posizione di «minimo». Il livello sonoro deve essere misurato durante un periodo di funzionamento che comprenda un breve mantenimento

del regime costante e tutta la durata

della decelerazione, prendendo come risultato valido l'indicazione massima del fonometro .



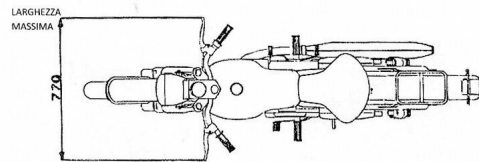
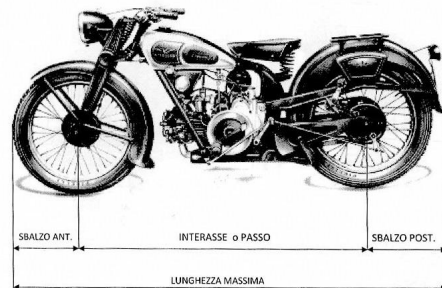
8) MISURE DEI MOTOVEICOLI

Le dimensioni massime dei motoveicoli sono disciplinate dalla Direttiva CE 93/93 (recepita con D.M. 3 novembre 1994) come modificata dalla direttiva Ce 2004/86; dimensioni che sono quelle specificate nell'art. 53 CDS.

La direttiva chiarisce anche cosa si intende per lunghezza e come si misura:

Allegato al punto 1.1 - **Lunghezza:**

"la distanza fra due piani perpendicolari al piano longitudinale del veicolo tangenti l'estremità anteriore e posteriore del veicolo. tutti gli elementi del veicolo ed in particolare gli organi fissi sporgenti all'estremità anteriore e posteriore (paraurti, parafanghi ecc..) sono compresi fra questi due piani".



Punto 2 - **Prescrizioni generali:**

All'atto delle verifiche devono essere rispettate le seguenti condizioni

2.1. *la misurazione delle dimensioni viene effettuata sul veicolo con massa a vuoto e pneumatici gonfiati alla pressione prevista dal costruttore per la massa a vuoto*

2.2. *il veicolo è in posizione verticale e le ruote sono in posizione corrispondente allo spostamento in linea retta*

2.3 *tutte le ruote del veicolo posano sul piano d'appoggio, ad eccezione della ruota di scorta*

Mister scrive: (...) *ho un dubbio, se cambio il portatarga originale (anche se omologato) si accorcia la misura del motoveicolo, sono multabile ??*

Gattaccio scrive; *gran bella domanda, visto che il portatarga originale sporge rispetto alla ruota posteriore e uno after market no. A questo punto direi di si!*

Quando nel cds si parla di altezza, larghezza, lunghezza (in una parola dimensioni / ingombro) si parla in termini di misure massime .

Infatti l'art. 53 comma 4 del CdS cita " *i motoveicoli non possono superare 1,60 m. di larghezza, 4 m. di lunghezza e 2,50 di altezza*".

La stessa direttiva ce 93/93 parla di dimensioni massime.

La tesi che sostengo è che le dimensioni riportate nella carta di circolazione sono quelle massime per quel tipo di motoveicolo.

In fondo anche per i decibel (riportati nella carta di circolazione) si indica il livello massimo.. e nessuno si sogna di elevare sanzioni, se accerta con fonometro che sei al di sotto di tale livello . Ritengo sia una tesi che possa reggere se ben argomentata.

Attenzione ad eventuali modifiche al telaio, come vedremo con l'art. 78.

9) ART. 78 IN PILLOLE

L'art 78 del Codice della Strada è il più temuto (prevede sanzione amministrativa da euro 422 a euro 1.695.+ ritiro carta di circolazione + visita di prova straordinaria).

Vediamo di conoscerlo assieme.

Modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione.



*1. I veicoli a motore ed i loro rimorchi devono essere sottoposti a visita e prova presso i competenti uffici della Direzione generale della M.C.T.C. quando siano apportate una o più **modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali, ovvero ai dispositivi d'equipaggiamento indicati negli articoli 71 e 72, oppure sia stato sostituito o modificato il telaio.** Entro sessanta giorni dall'approvazione delle modifiche, gli uffici della Direzione generale della M.C.T.C. ne danno comunicazione ai competenti uffici del P.R.A. solo ai fini dei conseguenti adeguamenti fiscali.*

2. Nel regolamento sono stabiliti le caratteristiche costruttive e funzionali, nonché i dispositivi di equipaggiamento che possono essere modificati solo previa presentazione della documentazione prescritta dal regolamento medesimo. Sono stabilite, altresì, le modalità per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione.

*3. Chiunque circola con un veicolo al quale siano state apportate modifiche alle caratteristiche indicate nel certificato di omologazione o di approvazione e nella carta di circolazione, **oppure con il telaio modificato** e che non risulti abbia sostenuto, con esito favorevole, le prescritte visita e prova, ovvero circola con un veicolo al quale sia stato sostituito il telaio in tutto o in parte e che non risulti abbia sostenuto con esito favorevole le prescritte visita e prova, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 422 a euro 1.695.*

4. Le violazioni suddette importano la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

L'art. 78 va letto e compreso coordinandolo con gli art.. 227 e 236 del Regolamento di esecuzione:

- **Art. 227** 1. Le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli, soggette ad accertamento, sono quelle indicate nell'appendice V al presente titolo. **Nell'ambito di tali caratteristiche il Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C., stabilisce quali devono essere oggetto di accertamento, in relazione a ciascuna categoria di veicoli**

- **Art. 236** 1. Ogni modifica alle caratteristiche costruttive o funzionali, tra quelle indicate nell'appendice V al presente titolo **ed individuate con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C., o che determini la trasformazione o la sostituzione del telaio, comporta la visita e prova del veicolo interessato,**

Riassumendo, considerato che non ritengo che il legislatore metta le congiunzioni a caso, il significato è che sono sanzionate ai sensi del comma 3 dell'art. 78 cds, solo le modifiche alle caratteristiche costruttive e a i dispositivi di equipaggiamento non conformi a quelle indicate(alternativamente) nel certificato di omologazione **O** in quello di approvazione **E** (cumulativamente) nella carta di circolazione.

Quindi la caratteristica costruttiva deve esser ricompresa nel certificato di omologazione o di approvazione **e anche** nella carta di circolazione..

Ma vi è un'ulteriore scoglio all'applicazione dell'art.78: la caratteristica deve essere anche ricompresa nell'appendice V **ed individuata con apposito provvedimento del MIT.**

UNICA ECCEZIONE E' LA MODIFICA DEL TELAIO!!

Cass. Civile sez. III , 30 maggio 2000 n.7186 “ L'art. 78, comma terzo, del codice della strada configura come illecito amministrativo la circolazione con veicolo modificato rispetto alle caratteristiche risultanti dalla carta di circolazione che non abbia sostenuto con esito favorevole la prescritte visite e prove, finalizzate all'approvazione delle modifiche apportate a dette caratteristiche costruttive.. N(Cass. Civ., Sez. III, 30 maggio 2000, n. 7186) [RV0302]”

Giudice di pace di Santhià 18 Novembre 2000 “La sanzione prevista dall'art. 78 terzo comma, nuovo c.s., È applicabile unicamente qualora la modifica alle caratteristiche costruttive si riferisca a quelle contestualmente indicate sia nel certificato di omologazione o di approvazione, sia nella carta di circolazione.

Firemoon scrive: *scusami...quindiper fare un esempio...e vedere se ho capito .. se mi dovessero contestare l'art.78 per le frecce a mia volta posso fare ricorso per la multa... giusto? invece se mi contestano l'art.78...perché con un fonometro misurano il superamento dei decibel riportati sulla carta di circolazione... questo é corretto! giusto?*

Non è esattamente così: se hai tolto il db killer e superi i decibel è certamente un articolo 78 ma se lo scarico è intonso e magari hai la lana di vetro (per quei dbk che funzionano con lana di vetro) bruciata anche se superi i decibel non è art. 78, ma articolo 79 (mal funzionamento del componente).

10) IL SISTEMA FRENANTE

Giacomin scrive: e i tubi in treccia?

Per il sistema frenante è uscito il Decreto Ministero dei Trasporti - 05/08/2010 - n. 147 - Dischi freni per motocicli - che fornisce le seguenti definizioni

art. 2 c.1. Ai fini del regolamento si definiscono quali:

a) "sistema" dischi freno l'insieme costituito dai dischi freno ed, eventualmente, da uno o più dei seguenti elementi:

1) pinze freni;

2) guarnizioni d'attrito;

3) adattatore pinza;

4) tubazione di collegamento;

5) sensori;

6) pompe freno, che presentano caratteristiche diverse, nei materiali utilizzati o sono di forma o grandezza diversa o, ancora, sono combinati in modo diverso, dai corrispondenti elementi dell'impianto frenante originario del veicolo;

b) "costruttore", il produttore di un sistema dischi freno;

c) "tipo di veicolo" per quanto riguarda l'impianto di frenatura, così come definito dalla direttiva 93/14/CE;

d) "campo d'impiego" i tipi di veicoli sui quali il sistema dischi freno può essere installato.



Quindi i "tubi di collegamento" fanno parte di un "sistema" che riceve un' omologazione complessiva. La modifica di uno degli elementi del sistema freni, influisce sull'omologazione complessiva; ed infatti i successivi articoli specificano:

Art. 5

Prescrizioni per l'installazione dei sistemi sui veicoli

1. Gli Uffici della motorizzazione civile, a richiesta dell'utenza, procedono alla visita sui singoli veicoli per verificare la conformità del sistema installato al tipo omologato.

2. L'installatore fornisce una dichiarazione con la quale certifica l'osservanza delle disposizioni di installazione previste dal costruttore, ovvero, nei casi previsti all'articolo 4, comma 3, dal costruttore del veicolo.

Art. 6

Aggiornamento della carta di circolazione

1. Successivamente all'effettuazione, con esito positivo, della visita di cui all'articolo 5, gli Uffici della motorizzazione civile procedono all'aggiornamento della carta di circolazione, secondo le modalità stabilite dalla Direzione generale per la motorizzazione.

2. In fase di aggiornamento della carta di circolazione, secondo quanto indicato al comma 1, sono apportate le eventuali modifiche e prescrizioni risultanti dalla documentazione rilasciata dal costruttore del sistema, indicata all'articolo 7.

Per la presenza di uno specifico decreto sull'omologazione del sistema frenante, per il fatto che Il Reg. Esec. Del CDS all'art. 236 comma 2 alla lett. i) indichi "l'impianto

frenante o i suoi elementi costitutivi”, nonostante non sia citato nella carta di circolazione, ritengo non del tutto ingiustificata l’applicazione dell’art. 78 in caso di modifiche di un sistema frenante con un sistema o con componenti non omologati.

Sgabbato scrive: *E le moto che escono già con i tubi in treccia?
Che fanno le multano per principio?*

No , molto più semplicemente il sistema frenante è stato omologato con i tubi di collegamento in treccia.

Il Decreto Ministeriale è un passo importante verso il tuning, prima era necessario avere l’autorizzazione della casa costruttrice per modificare l’impianto frenante, ora possono essere omologati sistemi frenanti aftermarket.

11) CENTRALINA SUPPLEMENTARE

m.massimo scrive: *è la centralina o la mappa che determina l'eventuale l'applicazione dell'art.78?*

perché è possibile anche avere la centralina con mappa zero, in quel caso non avviene alcuna modifica al funzionamento del motore, oppure il fatto stesso che la centralina sia presente e collegata all'impianto elettrico del veicolo determina un'alterazione delle condizioni di omologazione?



La semplice installazione della centralina, in quanto idonea alla modifica di potenza del motore, porta all'applicazione dell'articolo 78.

m.massimo scrive: *La mappa 0 è a tutti gli effetti un by-pass e quindi non altera le condizioni di omologazione del veicolo. Ok non è certificabile, ma è verificabile con facilità. Poi mi dirai, che senso ha che giri con la mappa 0? Può essere che uno quando va in pista carica la mappa che gli pare e quando va in strada carica la 0. In queste condizioni mi sembra non sia dimostrabile l'alterazione della fiche di omologazione sulla base della quale si applica l'art. 78, a meno che non lo sia anche la semplice esistenza della centralina collegata, pur anche non funzionante.*

Se uno monta una centralina aggiuntiva è per avere dei "benefici"; come fai a giustificarti davanti ad un giudice (perché è certo che li si arriva) dicendo: "l'ho montata, funzionava ma è come se non ci fosse"; chi spera ti dia credito???

Dallemark scrive: *Beh...però è assolutamente lecito pensare che con mappa 0 si voglia circolare per strada e mappare diversamente in pista. In Italia ai processi è l'accusa che deve dimostrare la colpevolezza...*

Scusate ma adesso mi sembra che sugli specchi vi arrampichiate voi 🤔
hai una centralina aggiuntiva, è collegata e funzionante... non credo debba dimostrare altro... poi magari ci sarà in futuro qualche giudice che seguirà il vs. ragionamento.

Tonga69 scrive: *Ragazzi... qui mi sembra che ci si voglia un po' arrampicare sugli specchi...*

Il fatto che io aggiunga un modulo di modifica della curva di alimentazione, di per sè, implica che io abbia modificato il mezzo.... se vogliamo nasconderci dietro al fatto che ho caricato una mappatura "0"... è come sostenere che, avendo sostituito gli alberi a camme, la potenza erogata sia uguale all'originale perchè io non apro tutto il gas.... ma per favore!!!!

Nel momento in cui aggiungiamo elementi che, per definizione, sono ad uso esclusivamente racing (NOTA ben leggibile sulla maggior parte dei moduli aggiuntivi tipo PowerCommander e RapidBike - quindi non omologati per la circolazione su strada) ritengo che entrare nei dettagli di che mappatura sia caricata sia piuttosto ininfluyente...

Cadl scrive: *Andrea, hai ragione, però è un po' fare il processo alle intenzioni: se mi fermano con una centralina che potrebbe regalarmi 3 cv, ma quando vengo fermato sto andando a 50 km/h, che mai ho fatto? Non sono forse più pericoloso con una ss da 180cv tutta omologata?*

Secondo me, se non sto commettendo infrazioni, il buon senso può ben perdonare un congegno che di per sé può aumentare le prestazioni, chiaro, ma che nel momento della contestazione non stava influenzando.

Sacramen scrive: *E' il problema delle regole "generaliste", valide per tutti ma non per i casi specifici...*

Negli USA puoi circolare con una SBK per strada, basta che rispetti i limiti di velocità perché se sfiori di un niente sei finito. Qui invece la moto dovrebbe rimanere il più originale possibile altrimenti rischi...

Sembra ridicolo che l'adozione di una centralina aggiuntiva possa provocare tanti problemi... In fin dei conti se non superi i limiti di velocità dovresti essere a posto... Oltretutto nel 90% dei casi certe irregolarità vengono fuori da semplici controlli anche se stai procedendo in tutta tranquillità. Ed in quel 90% il buon senso va a farsi benedire di fronte alla necessità/volontà di fare cassa...

Ma è la legge e ci si deve adeguare...

Tonga69 scrive: *Non è il processo alle intenzioni... è il processo all'aver installato un componente non omologato con l'obiettivo di incrementare le prestazioni...*

...per assurdo, secondo il tuo discorso, se monto il motore di un CBR su una Vespa 125 e vado a 50km/h, quindi dovrei essere a posto???

Ragazzi.. le regole sono chiare... va bene cercare la miglior interpretazione e, soprattutto, evitare che vengano applicate alla caxxo... però non attacchiamoci a queste cose...

Io ritengo che meno interpretazioni ci sono, meno "chiusure di occhi" vengono fatte e più la legge diventa "uguale per tutti"... Sono d'accordissimo che il nostro codice della strada sia fatto molto male... ma se vogliamo correttezza e "uniformità di intervento" non possiamo chiedere che si chiudano gli occhi ogni volta che infrangiamo le regole.. soprattutto quando sappiamo di infrangerle....

12) IL CORRETTO ATTEGGIAMENTO

Ghess scrive: eccomi qui:

stasera ero senza db killer in città...ero in torto è vero ...andavo piano...ho aperto solo un po la prima ma non ero nemmeno a 50

posto di blocco

....mi fermano

...io mi fermo

.....documenti...mi guarda la moto e mi fa il pol: "porta targa originale, indicatori originali , specchietti ma fa troppo rumore la sequestriamo subito "

ed io : " cosa????? e come fa lei a dirmi che fa troppo rumore senza lo strumento per misurare i decibel??? al limite mi puo' multare e domani vengo in commissariato a fare la verifica "

lui : "beh si sente ad orecchio"

ed io :

"ahhh eccoquindi vuole farmi un 78 per caso ad orecchio????....ma lo sa che lei non mi ha neanche guardato se ho lo scarico omologatoio ho tolto solo il db killer....mi faccia la prova fonometrica e poi magari ne parliamo"

e lui:

"si si 78....ma ora chiamo la stradale e mi faccio portare al limite lo strumento qui ...capisco la sua lealtà ad affermare che non ha il db killer bravo....e vedo che è anche molto informato mi complimento con lei ..."

ed io :

" beh guardi ci sono tanti imbecilli che hanno la targa a stile vassoio e magari non si fermano nemmeno al posto di controllo...poi come puo vedere escluso il db killer sono in regola...non vedo tutta sta cattiveria nel sequestrarmi la motoperò lei ci ha provato ed ha sbagliato persona"

e lui :

" guardi fossero tutti onesti come lei ... sicuramente se era un altro sarebbe scappato su una ruota.....anch' io ero un bikere ho visto che mancava il db killer ...ma intanto lei mi è piaciuto per avermi detto la verità e le faccio i complimenti per questa BELLISSIMA moto " poi va beh la serata è continuata con qualche scambio di opinioni ed una stretta di mano e nessun verbale

umberto secondo te ? ... cosa è andato male e cosa è andato a mio favore ? ...e cosa doveva e cosa non poteva fare il pol al controllo ????

Tonga69 scrive Da quanto spiegato precedentemente da Umberto, se ti avessero misurato il livello di emissione sonora con un fonometro, avrebbero potuto applicare l'art. 78

Umberto, correggimi se ho capito sbagliato, per favore 🙌

Nel caso specifico potevano farti un 72 c. 13 per mancanza del dispositivo silenziatore (euro 85) e nulla più.. 🤔

Se avessero avuto il fonometro e se superavi i decibel riportati sulla carta di circolazione, potevano farti l'art. 78 , con ritiro della carta di circolazione, per modifica alle caratteristiche costruttive. 🤔

Non potevano invitarti il giorno dopo per effettuare la misurazione, il CDS prevede l'invito solo per la presentazione dei documenti necessari alla guida, o alla verifica di infrazioni (es. il certificato di approvazione dello scarico).

credo che tu te la sia cavata bene soprattutto per il rapporto sereno e sincero che si è instaurato con i colleghi.

I colleghi hanno certamente capito che avevano di fronte una persona informata e quindi sicura, una persona che non aveva bisogno di nascondere fatti o circostanze perche consapevole della propria situazione di difetto e quindi disponibile ad accettarne le "natural" conseguenze (art. 72 c.13).

Se non togli il db killer eviti di doverti giustificare, e di rischiare la sanzione; tu sei stato abile e fortunato, ma non puoi sempre sperare nella tua abilità e fortuna.



13) TANTO RUMORE PER NULLA – il sound tuning

I motoveicoli si distinguono nel traffico per il rumore che producono, in particolare quando il conducente accelera bruscamente oppure se il veicolo viene modificato (eliminazione catalizzatore e/o DB Killer) per ottenere un sound più aggressivo, nonostante i valori delle emissioni sonore siano stati programmati e impostati correttamente, in sede di omologazione.

La motivazione che viene data “ **Più rumore dal mio mostro più mi sentono arrivare più sicurezza** “

La spiegazione non mi ha mai convinto e non la credo veritiera

Pur senza scomodare Freud, credo che il rumore serva essenzialmente ad esaltare la percezione della prestazione, in particolare esalta la percezione della velocità.

L'uomo non è dotato di dispositivi per valutare oggettivamente la velocità ma ne ha la percezione.

Su una strada stretta contornata da platani ci sembra di andare forte a 70 kmh

In autostrada ci sembra di essere fermi a 130 Km/h.

Non teniamo lo sguardo fisso sul contachilometri, ma la velocità la percepiamo dal rumore, dallo scorrere del paesaggio, dall'intensità dell'aria sul viso.



C'era una volta

Chi ha la mia età ricorda che si incastravano una o più cartoline nei raggi della bicicletta per percepire, attraverso il variare della vibrazione e quindi del rumore la velocità.

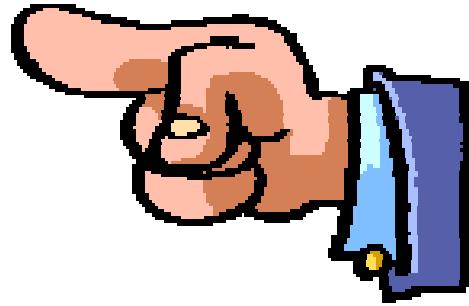
Più cartoline, più rumore, più soddisfazione



Sempre ai miei tempi osservare un bambino giocare con il triciclo, sulla macchinina a pedali significava anche sentirlo imitare il rombo del motore con la bocca ... Brum.. Brum... In tal modo il bambino ha la percezione del movimento e quindi della velocità



- 1 Patente e carta di circolazione
- 2 Targa porta targa e alloggiamento
chiarezza una volta per tutte
- 3 Sequestro e fermo amministrativo
della moto
- 4 Componenti aftermarket : il tuning
”
- 5 Componenti ed entità tecniche prive di
omologazione
- 6 Il dispositivo silenziatore – Db Killer
- 7 Prova fonometrica e Db Killer
- 8 Misure motoveicoli
- 9 Articolo 78 in pillole
- 10 Il sistema frenante
- 11 la centralina supplementare
- 12 il corretto atteggiamento di un utente informato
- 13 tanto rumore per nulla – il sound tuning
- 14 Lettera aperta (allegato)



LEGENDA

CDS	<i>Codice della Strada</i>
GEV	<i>Guardie Ecologiche Volontarie</i>
P.S.	<i>Polizia Stradale</i>
Reg. Esec	<i>Regolamento di esecuzione</i>
Cass. Pen.	<i>Cassazione penale</i>
F.D.O	<i>Forze dell'ordine</i>
Direttiva	<i>Direttiva CE</i>
MIT	<i>Ministero Infrastrutture e Trasporti</i>

Siamo un gruppo di motociclisti residenti a Loiano, e approfittiamo dell'occasione per tentare di parlare a quei motociclisti che attraversano il nostro territorio.

A Loiano c'è una antica tradizione motociclistica, che si ramifica in varie gruppi (amici delle 2 ruote storiche, fuoristrada, moto da strada moderne).

Comune però è la visione del giro in moto, legata alla tranquilla fruizione della bellezza del territorio e alla possibilità di fermarsi per gustare anche le offerte gastronomiche, in una modalità che può essere sintetizzata nel motto "piano ma pieni" e sempre nel rispetto di quelle che sono anche le caratteristiche oggettive delle strade percorse.

La Futa, in particolare nel tratto da Bologna al passo della Raticosa, è una strada ad alta densità abitativa, dove ai principali centri (Pianoro, Livergnano, Sabbioni, Loiano,

Monghidoro) si alternano continui gruppi di case con intersezioni di strade laterali.

Questo significa passaggio di corriere, traffico automobilistico locale con molti anziani, traffico pedonale, traffico agricolo con trattori.

Ovvero caratteristiche oggettive incompatibili con l'utilizzo di questa strada come di una pista da gara da parte di chi passa per il nostro Comune.

Basta vedere il vestiario dei motociclisti, con paraginocchi da strisciare sull'asfalto, para schiena, tute caldissime in estate. Basta vedere come passano in mezzo ai citati incroci e gruppi di case ai 100/140Kmh (dove ci sono limiti dei 50kmh) incuranti del pericolo di incontrare un vecchietto appena immessosi o persone che non fanno in tempo ad attraversare. Basta vedere come tagliano le curve rischiando un frontale e come superano in curva i malaugurati locali che si trovano ad andare a far la spesa, ad andare a messa, a muoversi per andare a lavorare. Basta ascoltare il frastuono insostenibile di moto che vengono truccate per aumentare la potenza, che vengono tirate continuamente nel range dai 5000 ai 10000 giri per sentirsi "più grossi" e che rompono le scatole ad un intero comune. Basta vedere il bollettino settimanale degli incidenti che si verificano.

Questa visione del motociclismo sulla Futa è antitetico al nostro modo di vivere il motociclismo.

E in più come residenti viviamo ogni fine settimana e spesso anche durante la settimana il pericolo, a piedi o in moto o in macchina, e il fastidio per un rumore oltre i limiti che manifesta solo incoscienza e arroganza.

Il nostro messaggio è quindi: se volete andare in pista recatevi al Mugello o a Misano, dove potete sfogarvi in sicurezza, altrimenti nei nostri territori dovete adeguarvi ad uno stile diverso, non pericoloso ma carico di sensazioni diverse e appaganti.



Un gruppo di motociclisti di Loiano