

Da dicembre 2013 è possibile condurre veicoli, tra cui i camper, sino a 7,5 t con il semplice conseguimento della patente C1. In queste pagine vediamo insieme come sia possibile ottenerla, quali sono i suoi costi e quali i vantaggi di possederla.

Dal 19 dicembre 2013 è possibile condurre veicoli di basso tonnellaggio mediante il conseguimento della cosiddetta patente C1. Questa è senz'altro una buona notizia per i camperisti perché significa che potranno condurre mezzi sino a 7,5 tonnellate senza dover ricorrere al conseguimento della patente C, molto più difficile da ottenere (e da conservare). Ma quali sono i requisiti per ottenerla, quali le procedure per poterla alla fine stringere tra le dita? Ecco cosa abbiamo appreso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Requisiti essenziali

Innanzitutto è indispensabile possedere la patente B, essere maggiorenni e aver sostenuto un esame di abilitazione sia teorico che pratico. Tuttavia, pur avendo conseguito la C1, i diciottenni non possono guidare immediatamente i mezzi pesanti. Se però non vogliono aspettare il 21° anno di età, hanno la possibilità di guidarli previo conseguimento del CQC (trasporto cose con formazione ordinaria). Una volta ottenuta, la patente C1 ha validità di 5 anni fino al compimento del 65° anno di età: dopodiché va rinnovata ogni 2 anni presso la Commissione Medica Legale. Il titolare della patente C1 può guidare anche veicoli della categoria B oltre ad autoveicoli per trasporto di cose aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, anche trainanti un rimorchio leggero. Sono esclusi gli autobus e i mezzi i cui passeggeri siano superiori a nove.



La prova teorica



La prima verifica da effettuare per il conseguimento della patente è teorica. L'esame verte su svariati punti quali le disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo a norma del regolamento (CEE) 15 marzo 2006 n° 561/2006; le disposizioni che regolano il trasporto di cose; i documenti di circolazione e di trasporto necessari per lo spostamento di cose, sia a livello nazionale che internazionale; le precauzioni da adottare in caso di rimozione e sostituzione delle ruote; le limitazioni del campo visivo legate alle caratteristiche del veicolo. Inoltre sarà valutato il comportamento in caso d'incidente e in particolare le misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza, nonché rudimenti di pronto soccorso. Proseguendo, sono materia d'esame le disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; le disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della

velocità; i sistemi di aggancio alla motrice di rimorchi e semirimorchi e relativi sistemi di frenata e, infine, i fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli. In particolare, in riferimento a quest'ultimo punto, il controllo del carico (posizionamento e ancoraggio), i problemi specifici legati a particolari tipi di merce (ad esempio carichi liquidi o sporgenti), le operazioni di carico e scarico e l'impiego di attrezzature di movimentazione.


Premesse alla pratica

Resta inteso che il candidato è ammesso a sostenere le prove pratiche solamente se ha superato le prove teoriche. Evidenziamo inoltre che le prove che ci apprestiamo a elencarvi sono più specifiche per un mezzo per il trasporto di cose e quindi un po' eccessive per la guida di un camper, sia pure con massa a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate. D'altra parte, però, la legge non può fare troppe eccezioni per cui consideriamo questa nuova patente come un sensibile miglioramento della situazione rispetto a quella antecedente il 2013.

Valutazioni al volante

Ciò detto, la pratica si svolge al volante di un veicolo di categoria C con massa limite pari o superiore a 4000 kg, lunghezza pari o superiore a 5 m, capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/ora. Il mezzo deve disporre di ABS e deve essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n° 3821/85 e successive modificazioni. Lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della cabina. Qualora il richiedente sia una persona diversamente abile, la prova pratica di guida si svolge su veicolo di



	9.	10.	11.
A1 		27/03/12	10/09/22
A 			
B 		10/09/12	10/09/22
C 		10/09/12	
D 			
BE 			

corrispondente categoria, dotato degli adattamenti prescritti dalla CML. Il candidato viene sottoposto a verifica della sua capacità di prepararsi a una guida sicura e in particolare viene valutata la sua capacità di regolazione del sedile nella corretta posizione di guida; regolazione degli specchietti retrovisori, delle cinture di sicurezza e dell'eventuale poggiatesta; controllo, a caso, della condizione di pneumatici, sterzo, freni, fari, catadiottri, indicatori di direzione e dispositivi di segnalazione acustica; controllo del servofreno e del servosterzo; controllo delle condizioni di ruote e relativi bulloni, parafranghi, parabrezza, finestrini, tergicristalli e dei livelli (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.); controllo e impiego della strumentazione installata, compreso l'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n° 3821/85 e successive modificazioni; controllo della pressione dell'aria, del serbatoio dell'aria compressa e delle sospensioni; controllo dei fattori di sicurezza del carico (struttura di contenimento, teli di copertura, chiusure del compartimento merci, dispositivi di carico se del caso, chiusura della cabina se del caso, metodi di carico, fissaggio del carico). Al conducente vengono poi richieste manovre particolari come marcia indietro in curva e parcheggio in sicurezza per operazioni di carico/scarico tramite apposita rampa o piattaforma o strutture similari. Viene inoltre valutato il suo comportamento nel traffico: partenza da fermo (da un parcheggio, dopo arresto, uscendo da una strada secondaria); guida su strada rettilinea; comportamento nei confronti dei veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in caso di spazio limitato; guida in curva; incroci (affrontare e superare incroci e raccordi); cambiamento di direzione (svolta a destra e a sinistra, cambiamento di corsia); ingresso/uscita dall'autostrada o eventuali strade ad essa assimilabili (ingresso mediante corsia di accelerazione, uscita mediante corsia di decelerazione); sorpasso/superamento (sorpasso di altri veicoli se possibile, superamento di ostacoli ad esempio vetture posteggiate, essere soggetto di sorpasso da altri veicoli se del caso); elementi e caratteristiche stradali speciali se del caso (rotonde, passaggi a livello, fermate di autobus/tram, attraversamenti pedonali, guida su lunghe salite/discese, gallerie); rispetto delle necessarie precauzioni nello scendere dal veicolo.

Costi e suggerimenti

Conseguire la patente C1 ha costi diversi a seconda della realtà che la rilascia. Non è una patente economica, visto che difficilmente si riesce a spendere meno di 700/1000 euro. D'altronde, come abbiamo visto nella parte dedicata alle prove, la materia è abbastanza complessa e, specialmente nella pratica, c'è bisogno di un'attrezzatura costosa. Questi sono i costi medi delle tradizionali autoscuole. È però possibile conseguire la patente direttamente alla Motorizzazione e quindi preparandosi autonomamente all'esame di teoria. È certamente un modo per risparmiare denaro dal momento che si evitano i costi delle lezioni teoriche che, se fatte in autoscuola, si aggirano intorno ai 400 euro. Non è invece possibile risparmiare sul costo pratico di guida visto che è indispensabile effettuare le lezioni presso un centro dotato delle necessarie attrezzature. Ad ogni modo è sempre consigliabile chiedere preventivi a diverse autoscuole, prima di scegliere come e dove conseguire la patente. Da ultimo ricordiamo che la patente C1 non costituisce sanatoria nel caso di superamento del peso totale di un mezzo con portata massima di 35 quintali. L'omologazione della portata del mezzo rimane la stessa, per cui in caso di superamento si viene sanzionati indipendentemente dal tipo di patente.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Autore: Roberto Serassio

Data Pubblicazione: 18-01-2017 [camperlife](#)