

www.patente.it

TRIMESTRALE DI INFORMAZIONE E AGGIORNAMENTO PER GLI OPERATORI DEL SETTORE TRASPORTI

SIDA

AutoSoft Multimedia

01

Marzo 2019
Anno XVIII

Tecnologia sotto controllo

La formazione frontale al centro della didattica
...e altro ancora

**PILLOLE
NORMATIVE**

Aggiornamenti
dalla normativa e
attualità

**ESAMI PRATICI
PISTE MOTO**

Sfruttare al meglio
questa opportunità

**TRASPORTO
COMBINATO**

Come funziona

TAXI E NCC

La riforma parte e
si ferma agli NCC

La nostra rete di assistenza e consulenza in tutta Italia

Direttore Commerciale

Piscitello Rosanna
cell. 335/5755379
r.piscitello@patente.it

Lenna Francesco
uff. 0427/2104 cell. 329/4364684
francesco.lenna@lenna.it

Info Data - Dal Zotto Giuseppe
uff. 0424/500216 // giuseppe@infodataweb.com

Tecnoall - Paba Davide
cell. 339/2836201
info@tecnoall.it

TP Consulting - Ing. Gentile Gaetano
cell. 327/8262018
inggaetanogentile@gmail.com

GLO.BU.S - Bruni Federico
uff. 055/242846 // info@globusnet.it

Ethere - Ferdinando Pavesi
uff. 0881/724849 cell. 338/3265111
info@ethere.it

Moroni Matteo
cell. 335/5755378 // m.moroni@patente.it

ERMES - Albano Corrado
tel./fax 099 7796733
cell. 347/5002029
bremal@tin.it

Satolli Renato
uff. 070/2343719
cell. 333/2516330
satollirenato@tiscali.it

Marseglia srl - Marseglia Francesco
uff. 0823/846398
cell. 335/8178003
www.marseglia srl.it
amministrazione@marseglia srl.it

Mc Office - Capparoni Marco
uff. 081/5591052
cell. 392/3053885
mcoffice.sida@virgilio.it

M&G Informatica - Maiorana Marco
uff. 095/221838 fax 095/7335632
cell. 320/6248004
www.mginformatica.biz // info@mginformatica.biz

• Abilitazione KA KB

Dal 2 gennaio 2019 con la Circolare 32893 del 18.12.2018, l'esame per il conseguimento del Certificato di Abilitazione Professionale (CAP) KB avviene attraverso una prova d'esame a quiz e non più in forma orale.

Nasce SIDA Quiz App KB, lo strumento ideale per permettere ai candidati di abituarsi all'esame scritto e di esercitarsi sempre e ovunque con il loro smartphone.

Il nuovo 'Manuale KA e KB' e 'SIDA Quiz App KB', sono coordinati con i software dedicati alle Patenti Superiori - SIDA Aula SUP, Guida Rapida SUP e Quiz Millennium SUP.



SIDA
AutoSoft Multimedia

Maggiori informazioni su: www.patente.it



A cura di:
Daniele Filippi, presidente di
AutoSoft Multimedia srl

Editoriale

Quando nel 1986 abbiamo iniziato l'avventura di creare e produrre **il primo software per autoscuole**, vivevamo in una realtà completamente diversa da quella di oggi: internet non esisteva, cominciavano ad apparire i primi telefoni cellulari, certamente molto diversi dagli smartphone che conosciamo ora e l'informatica e la tecnologia erano a disposizione di un numero molto ristretto di "cervelloni".

Uno dei maggiori pericoli per la scuola guida era il **privatismo**, che allontanava i candidati dall'autoscuola e li faceva affrontare in autonomia l'esame teorico per la patente. Ma allora, si sa, i tempi erano molto diversi. Anche l'esame lo era. Era solo in italiano e comprendeva una serie di quesiti anche piuttosto articolati. I candidati avevano serie difficoltà a procurarsi le informazioni o il materiale didattico necessario per la preparazione e quindi **superare l'esame da privatista era tutt'altro che scontato**: questo perché a quei tempi il "listato Ministeriale" (l'elenco di tutti i quiz che venivano proposti agli esami) era riservato solo agli Editori e non alla portata di tutti come adesso.

Oggi invece la realtà è completamente diversa. I giovani possono prepararsi per affrontare l'esame direttamente da casa: la tecnologia a portata di tutti grazie ad internet, agli smartphone ed alle app libere e gratuite permette di conoscere le risposte dei quiz senza alcuna fatica e senza spendere nulla se non due click di mouse.

E' sufficiente quindi esercitarsi per un po' con i quiz per essere in grado di superare, quasi senza accorgersi, l'esame teorico. Nella generazione dove tutto è digitale, anche il privatismo lo è diventato.

Vi siete mai chiesti **perché le app gratuite sono spinte e pubblicizzate in tutti i modi affinché siano utilizzate il più possibile?** Perché più i numeri degli utilizzatori sono alti, più il gestore di queste app ha un ritorno economico grazie alla pubblicità che queste app possono divulgare!

E allora, come può fare un'autoscuola a far valere il proprio ruolo formativo e di educazione alla sicurezza stradale? Come riuscire ad attirare i giovani, potenziali privatisti digitali, in autoscuola e fare sì che possano, con l'uso della tecnologia di cui si nutrono tutti i giorni, formarsi ad una corretta sicurezza stradale?

Per rispondere a queste domande proponiamo nelle pagine che seguono alcuni spunti di riflessione ed anche la nostra "personale" ricetta che ha, tra gli ingredienti fondamentali, il ruolo dell'autoscuola.

Il supporto che possiamo dare come azienda e partner tecnologico ai nostri clienti scuole guida è quello di **creare prodotti e app all'avanguardia che non allontanano i candidati dall'autoscuola**, ma che permettono di gestire la loro preparazione sotto la supervisione del docente che la orienta, la controlla e la "guida" completamente.

Ben vengano quindi le app specifiche, purchè non siano libere a chiunque (come purtroppo sta avvenendo in questi tempi), ma possano essere **sempre sotto il controllo della scuola guida.**

Solo in questo modo possiamo vincere la sfida che la tecnologia ci lancia e supportare le autoscuole nella difficile e quotidiana attività di formazione di conducenti consapevoli e sicuri.

Direttore Responsabile

Daniele Filippi
d.filippi@patente.it

Editore

AutoSoft Multimedia Srl

Progetto grafico

Matteo Cassarino
m.cassarino@patente.it

Redazione

Via Verdi, 87
21010 Germignaga (VA)
Tel. 0332/511550
Fax 0332/530305

Daniele Filippi
d.filippi@patente.it

Diana Agostinelli
d.agostinelli@patente.it

Maria Petese
m.petese@patente.it

Rosanna Piscitello
r.piscitello@patente.it

Deborah Sormani
d.sormani@patente.it

*Si ringrazia per la collaborazione
Valerio Platia, insegnante di
autoscuola ed esperto Confarca*

Trimestrale

Pubblicazione Registrata presso
il Tribunale di Varese n. 827 del
22/3/2002.

Stampa

Litografia Stephan srl
Germignaga (VA)

© AutoSoft Multimedia Srl.

Tutti i diritti di riproduzione, in
qualsiasi forma, compresa la messa
in rete, che non siano espressamente
per fini personali o di studio, sono
riservati. Per qualsiasi utilizzo che
non sia individuale è necessaria
l'autorizzazione scritta da parte di
AutoSoft Multimedia Srl.

**Chiuso in redazione il:
14 Marzo 2019**

In questo numero...

Tecnologie nelle scuole guida

La buona tecnologia

06

Esami pratici e piste moto

Sfruttare al meglio questa opportunità

08

Proposte di modifica al CDS

Il contributo di UNASCA

11

Pillole normative

Aggiornamenti dalla normativa e attualità

12

Nodi da sciogliere

I vostri dubbi

14

ADR 2019

Un consulente della sicurezza anche per gli speditori

15

Trasporto combinato

Come funziona

16

Taxi e NCC

La riforma parte e si ferma agli NCC

18

News dal web

Omicidio stradale: non sempre disposta la revoca della patente

<http://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=3880>

Giro di vite su distrazione e comportamenti scorretti in auto

<http://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=3868>

Gli effetti della Legge di Bilancio 2019 sul settore patenti e trasporti

<http://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=3850>

Seguici anche su:



La redazione risponde...

Risposte a cura di Valerio Platia

Spesso alcuni genitori mi chiedono se le spese sostenute per il conseguimento della patente di guida dei propri figli possono essere detratte dalla dichiarazione dei redditi.

Le spese per la frequenza di un corso finalizzato al conseguimento della patente di guida e tutti i costi collegati al rilascio del documento abilitativo non possono essere detratti dalle imposte, perché non rientrano tra le "spese di istruzione" che, invece, beneficiano della detrazione del 19%. Si possono, infatti, scaricare dalla dichiarazione dei redditi le sole "spese scolastiche" sostenute per la frequenza di istituti di ogni ordine e grado, per sé o per i figli a carico, ad esempio i costi sostenuti per l'iscrizione, la frequenza e per la mensa.



Un mio allievo ha conseguito la patente di guida della categoria B da meno di un anno, poichè a breve si dovrebbe trasferire in un paese di alta montagna, vuole fare delle guide di perfezionamento su percorsi sinuosi e, magari, in condizioni climatiche particolari (nebbia, nevischio, ecc.); il mio dubbio è se posso fare ulteriori guide a chi è già titolare di patente B, con l'autovettura della scuola guida, munita di doppi comandi, che supera la potenza prevista per i neopatentati.

Essendo il conducente già titolare di patente di guida della categoria B, non gli è possibile per il primo anno dal conseguimento di detta patente condurre veicoli (siano essi privati che in uso alle autoscuole e, quindi, muniti di doppi comandi, con istruttore abilitato) che superano i limiti previsti per i neopatentati, stabiliti dall'articolo 117, comma 2-bis del Codice della strada (potenza/tara oltre 55 kW/t e potenza assoluta oltre 70 kW).

Chi è titolare di patente di guida della categoria B e di foglio rosa per la patente A3, se commette una violazione taglia-punti (ad esempio omesso uso del casco protettivo) mentre è alla guida di un motociclo avente cilindrata di 125 cm³, 11 kW di potenza e rapporto pari a 0,1 kW/kg, soggiace oltre alla multa anche alla decurtazione dei punti dalla patente B?

Se il veicolo con cui viene commessa la violazione rientra tra quelli che si possono condurre con la patente di categoria B (nel caso in specie, motociclo di cilindrata pari a 125 cm³, potenza di 11 kW e rapporto di 0,1 kW/kg, conducibile in Italia anche con la patente di categoria B) i punti si possono detrarre dalla patente posseduta; diversamente, se il conducente munito di patente B e di foglio rosa per la patente A3 commette una violazione taglia-punti durante l'esercitazione con un motociclo che supera le caratteristiche sopra indicate e che quindi non è conducibile con la patente di categoria B (ad esempio perché supera la cilindrata di 125 cm³), i punti non possono essere decurtati dalla patente B posseduta, ma viene applicata la sanzione amministrativa pecuniaria.



La limitazione imposta dal codice unionale armonizzato 67 apposto sul retro della patente (guida non autorizzata in autostrada) è valida anche per la percorrenza di strade tecnicamente definite "extraurbane principali"?

Poichè le disposizioni degli articoli 175 e 176 del Codice della strada si applicano tanto alla circolazione sulle autostrade quanto alle strade extraurbane principali, si ritiene che la limitazione prevista dal codice unionale 67 riguarda entrambi i tratti di strada citati autostrade ed extraurbane principali. Per completezza d'informazione ricordiamo che di recente il Ministero dei trasporti ha voluto chiarire con una circolare (prot. n. 27666/8.7.1 dell'8 novembre 2018) il significato di un altro codice unionale (codice 61), specificando che la locuzione "guida in orario diurno" va intesa che l'attività di guida non è consentita da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere, sulla base dei criteri fissati dall'art. 153, comma 1 del Codice della strada.



Tecnologie di frontiera nella didattica nelle scuole guida: la “buona” tecnologia sotto il controllo dell’autoscuola



Negli ultimi anni abbiamo assistito ad **una accelerazione dell’evoluzione tecnologica**, finora senza pari nella storia dell’umanità. In un tempo brevissimo le nostre vite quotidiane sono state investite da strumenti e funzionalità tecnologiche da film di fantascienza.

La tecnologia ha portato **profondi cambiamenti in molti ambiti professionali**, a volte favorendo lo sviluppo di aziende con prodotti innovativi, altre volte portando alla scomparsa di realtà commerciali che, solo pochi anni prima, sembravano solide, anzi granitiche.

Chi ha saputo **riconoscere le potenzialità e sfruttare il “buono” portato dalle nuove tecnologie**, vive oggi un periodo di grande sviluppo e innovazione. Chi invece si è accorto tardi che qualche cosa stava cambiando ed è rimasto alla finestra, rischia ora di pagare un prezzo molto caro per colmare il debito di conoscenza che ha accumulato.

In tema di tecnologia i diciottenni sono assolutamente avvantaggiati: “iGEN”* (i nati tra il 1995-2010), i candidati delle autoscuole sono cresciuti respirando tecnologia e non ne possono fare a meno in nessun ambito della propria vita, **nemmeno quando si tratta di conseguire una patente di guida.**

La nuova tecnologia e in particolare **le app libere e gratuite spingono i ragazzi verso il “fai da te” nella**

formazione digitale per la patente: danno una spinta molto forte alla conoscenza di base con informazioni facilmente accessibili in rete, ma nascondono il rischio che i candidati abbiano una preparazione superficiale e che non vengano poi assimilati i concetti di sicurezza stradale che sono la matrice della preparazione nelle autoscuole.

Inoltre, **proprio perché gratuite, i gestori di queste app spesso usano i ragazzi come strumento per produrre profitto:** ed ecco che le esercitazioni svolte dai candidati, i loro dati personali, le loro preferenze, potrebbero essere sfruttati per azioni commerciali che nulla hanno a che vedere con il mondo della formazione e della sicurezza e che, anzi, allontanano definitivamente questi potenziali candidati dal mondo delle scuole guida.

Queste app rendono i ragazzi (soprattutto quelli tecnologicamente “svegli” e scolarizzati) facilmente in grado di risolvere i quiz senza l’intermediazione di un docente di scuola guida. Tuttavia, proprio per l’assenza dell’intervento di una autoscuola, **la formazione di questi candidati risente di una mancanza pesante che è quella della sicurezza stradale.**

L’autoscuola, di fronte al rischio che questa tecnologia allontani i candidati, non deve farsi trovare impreparata, ma deve imparare ad utilizzare gli strumenti tecnologici più adeguati a raggiungere la finalità che l’art. 123 del



Codice della strada le attribuisce: ossia svolgere l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di qualsiasi tipologia di patente, salvaguardando nello stesso tempo la propria ricchezza: cioè i candidati stessi.

E allora, **come fare per contrastare questo "privatismo digitale"**? Quale può essere "l'uso buono" della tecnologia nella didattica per le scuole guida? **SIDA argina questo fenomeno proponendo prodotti controllabili dalle scuole guida** e che seguono i dettami di preparazione nelle autoscuole. Le app SIDA, arricchite da tecnologie all'avanguardia come la realtà virtuale, rendono più interessante e attraente l'autoscuola agli occhi del ragazzo, fanno parlare l'insegnante con gli stessi strumenti famigliari all'allievo e così valorizzano il ruolo del docente, grazie ad un uso della tecnologia che dà valore alla preparazione dei candidati e fa arrivare (e restare) i ragazzi in autoscuola.

Gli strumenti SIDA sono sempre gestiti dall'insegnante, anche quando l'allievo si esercita al di fuori dell'autoscuola. Il docente supervisiona, guida e orienta le esercitazioni dei candidati, ma non solo. **Diversamente dalle app gratuite che ricavano profitti dalla pubblicità**, il docente che utilizza le app SIDA fa tesoro delle esercitazioni dei ragazzi. Dal 1998 ad oggi, **il data base SIDA ha raccolto ogni quiz svolto dai candidati**, nelle oltre 3800 autoscuole SIDA e non da privatisti, con oltre **18 miliardi di quiz svolti**.

L'analisi di questi "big data" che SIDA (attraverso i prodotti software) mette a disposizione dei propri clienti autoscuole, fornisce informazioni di qualità agli insegnanti e permette ai docenti di dare valore alla propria didattica e di migliorarla costantemente, calibrandola sulle necessità di apprendimento degli allievi.

Una semplice app "libera" (cioè non gestita dall'autoscuola) e/o gratuita, si limita a fornire la risposta (vera o falsa) al singolo quiz o poco più. **Con la tecnologia di SIDA, la app è sotto il controllo del docente**, completata e arricchita dallo stesso insegnante attraverso la sua attività di spiegazione che parte dall'analisi dei dati per rendere più efficace la didattica. Ma non è tutto: **SIDA sta lavorando per rendere nel prossimo futuro sempre più interessante, sia per il ragazzo sia per l'autoscuola, l'app gestita.**

A breve attiveremo dei servizi utili per l'autoscuola e per i candidati, come la nuova **agenda guide e l'aula interattiva**. **iPhone e smartphone dei candidati, per mezzo dell'app SIDA gestita dall'autoscuola, diventano gli strumenti principali con cui dialogare con l'insegnante e l'istruttore:** non solo per la gestione delle guide ma anche per seguire la lezione in autoscuola, svolgere le esercitazioni (anche in multilingua) in tempo reale e "parlare" con l'insegnante. Grazie all'aula interattiva, il docente vede immediatamente sul suo pc i risultati delle esercitazioni in aula e, in base ad essi, può adattare la sua spiegazione e farla "su misura" per le persone che seguono la lezione in quel momento.

Con gli strumenti di SIDA gestiti dall'autoscuola, la tecnologia rinforza il ruolo insostituibile della scuola guida per la formazione di qualità dei candidati per la patente di guida e la sicurezza stradale.

**iGEN: una generazione nata e cresciuta con tablet e smartphone*



SIDA possiede il più ricco database didattico delle esercitazioni quiz

18 miliardi di quiz svolti:

circa 450 milioni di schede fatte con una media di 40 quiz per scheda

*I conti si possono fare in fretta:
3800 autoscuole x una media di 120 candidati
annui a scuola x 20 anni con una media di circa
2000 quiz (50 schede) a ragazzo.*

Esami pratici e piste moto: tecnologia e suggerimenti per sfruttare al meglio questa opportunità

A distanza di pochi mesi dall'introduzione delle **nuove modalità dell'esame pratico per le patenti A1, A2 e A**, obbligatorie dal 2 gennaio 2019, le autoscuole ed i funzionari degli UMC si trovano a dover gestire **alcune questioni pratiche legate alla esecuzione dei percorsi da parte dei candidati.**

Da una parte c'è chi appoggia con fermezza la nuova procedura, sostenendo che permette di addestrare meglio i motociclisti a essere più agili e sicuri anche nel caso di manovre di emergenza generando una crescita professionale e di cultura di istruttori e allievi, dall'altra c'è chi sostiene che, **specialmente con moto di bassa cilindrata (A1), il percorso nel tempo minimo di 25 secondi sia davvero difficile da affrontare**, a rischio della stessa incolumità dei candidati.

Come tutte le novità che impattano in modo così significativo sul lavoro di autoscuole, candidati e pubblica amministrazione, dovremo mettere in conto un certo periodo di "rodaggio" e un tempo inevitabilmente necessario ed utile affinché vengano individuate, messe a punto e adottate tutte le possibili migliorie utili a garantire l'esigenza di avere un esame imparziale ma anche sicuro per i ragazzi.

I contatti e le segnalazioni che ci arrivano e raccogliamo dalle autoscuole SIDA che si sono trovate

a dover gestire le varie questioni legate alle nuove piste moto ci ha dato la possibilità di **elaborare alcune considerazioni utili per migliorare l'esame**, sia sotto l'aspetto dell'imparzialità, che della sicurezza.

Certamente il percorso che presenta le **maggiori complessità a livello di esecuzione è il secondo**, ossia quello "veloce" (**da eseguirsi nell'arco di 25 sec.**). Se al momento non si rilevano particolari criticità nei confronti di chi esegue la prova per il conseguimento delle patenti A2 e A, **i candidati che svolgono la prova per il conseguimento della patente A1 potrebbero trovarsi in difficoltà per la limitata potenza del motociclo.** In particolare, il motociclo 125 cc. fatica a prendere rapidamente velocità. Solo nella seconda parte del tracciato, in prossimità del salto dell'ostacolo, si acquisisce la velocità adeguata a rimanere nel tempo limite. Questo comporta che **il candidato**, per rimanere nel tempo stabilito, **tende a frenare alla fine del percorso in corrispondenza del salto dell'ostacolo, quando si trova con il veicolo leggermente in piega. In questa situazione, se il candidato frena con maggior pressione con il freno anteriore, la caduta è assicurata** (e questa situazione si è purtroppo già verificata in alcuni casi).

La soluzione che l'istru-



Materiale necessario per l'allestimento della pista moto

110 coni
76 per il 1° percorso
34 per il 2° percorso

6 cinesini
per il 2° percorso



Cronometro di tipo automatico con rilevatori alla partenza e all'arrivo

Kit per autoscuola

tore può adottare per allontanare quanto più possibile questo pericolo di caduta, è **quella di evitare che il candidato sia spinto a frenare nell'ultima parte del percorso per rimanere nel tempo limite**. Per fare questo, alcuni istruttori suggeriscono di **intervenire sul "tempo morto di spunto" allo start**, particolarmente penalizzante per i motocicli 125 cm³. In sostanza, basterebbe **non far partire la moto sulla linea di start, ma qualche metro prima (2-3 metri)**. In questo modo si guadagna qualche frazione di secondo, utilissima per poi acquisire la velocità corretta nei tempi utili per la riuscita della prova senza rischi per l'incolumità dell'allievo. Del resto, la seconda prova è richiesta per dimostrare destrezza ad alta velocità e pertanto entrare nel percorso già con una certa andatura non comporterebbe penalizzazioni per la prova stessa.

C'è anche un'altra questione che può essere di ostacolo ad un corretto ed imparziale svolgimento della prova sul percorso veloce: **l'esaminatore, in assenza di mezzi tecnologici**

di supporto, potrebbe dare lo start con un piccolo anticipo o ritardo. Questo errore manuale, logico e comprensibile, potrebbe però prestarsi sia a generici favoritismi (per agevolare alcuni candidati e ostacolare altri), sia ovviamente a contestazioni in caso di prova con esito negativo.

La tecnologia viene però in aiuto di tutti gli operatori per garantire una prova quanto più imparziale e sicura possibile. **A partire da luglio**, come già stabilito dalla circolare del MIT n. 2640 del 28 gennaio 2019, **dovranno essere utilizzati cronometri di tipo automatico, con rilevatori alla partenza e all'arrivo**.

SIDA, con lo scopo di ottenere i migliori prezzi per autoscuole e associazioni, **sta già effettuando le opportune ricerche di mercato per individuare i migliori sistemi per il cronometraggio e la rilevazione di passaggio**, già in uso nelle piste professionali e che si avvalgono di barriere ad infrarossi, completamente di tipo wireless, poste all'inizio ed alla fine del tratto da monitorare.

Esami pratici e piste moto: ecco le regole aggiornate

Fonte: circolare Ministero dei Trasporti n. 2640 del 28 gennaio 2019

La pista deve essere asfaltata

Viene ribadito il concetto che le piste devono essere asfaltate.

...occorre sottolineare la necessità che i percorsi sui quali si svolgono le prove della seconda fase per il conseguimento delle categorie A1, A2 e A devono essere asfaltati e in condizioni tali da non creare pericolo per l'incolumità dei candidati. Non potranno, dunque, essere sostenute prove d'esame su percorsi sui quali siano presenti, ad esempio, buche, radici di alberi emergenti dall'asfalto o, nell'area di scartamento ostacolo e di frenata in spazio delimitato, tombini ecc.



I coni possono anche non essere di tipo omologato

I coni di delimitazione del percorso possono anche non essere omologati: ma non solo, leggendo il testo e interpretandolo alla lettera, deduciamo che non devono avere nemmeno le caratteristiche definite dal Codice della Strada, per il quale devono obbligatoriamente avere due anelli di colore bianco (di altezza variabile tra i 5 e i 10 cm) e devono avere una adeguata base di appoggio di non meno di 18 cm di diametro. Nulla è specificato in merito ai cosiddetti "cinesini", definiti sempre e solo come "delimitatori bassi". Il Ministero si pronuncia così in proposito, nell'ultima circolare:

I coni di delimitazione del percorso (art. 2, comma 2, del D.M. 26 settembre 2018), in gomma o plastica di colore rosso con almeno un anello di colore bianco retroriflettente, possono essere anche di tipo non omologato.



Per il calcolo dei tempi di percorrenza si tiene conto dei secondi

Viene specificato che il calcolo del tempo impiegato deve essere fatto in secondi e non anche in decimi di secondo, in altre parole il tempo viene arrotondato. Così riporta la circolare:

Quanto ai tempi di percorrenza dei due circuiti (non meno di 15 secondi per il primo, non più di venticinque secondi per il secondo), l'esaminatore dovrà far riferimento esclusivamente ai secondi e non anche ai decimi di secondo.

I cronometri dovranno essere solo di tipo automatico dal 1° luglio 2019

Sono state sollevate obiezioni in merito ai cronometri utilizzati finora, e infatti nell'ultima circolare si è stabilito che, a partire dal 1 luglio 2019, siano utilizzati solo cronometri di tipo automatico, con rilevatori alla partenza e all'arrivo. SIDA ha effettuato le opportune ricerche di mercato e ha individuato il miglior sistema di rilevazione al miglior prezzo per autoscuole, UMC e associazioni.

Maggiori informazioni sono disponibili nell'allegato a questo trimestrale.



Inagibilità piste moto in caso di pioggia, l'UMC di Napoli si è già pronunciata

La Motorizzazione Civile di Napoli nella comunicazione di servizio del 28 gennaio 2019 ha esplicitamente dichiarato "inagibile" la pista per effettuazione della prova pratica di guida delle categorie A1, A2 e A, in caso di precipitazioni atmosferiche e/o presenza di ghiaccio. Le prove relative sono di conseguenza sospese ogni volta che si verifica questo ordine di eventi e rinviate a successiva data.

Analoghe disposizioni valgono anche per le prove presso sedi esterne, facenti capo al medesimo UMC.



Proposte di modifica al CDS.

Audizione delle più rappresentative associazioni di categoria delle autoscuole presso la Commissione Trasporti alla Camera di Deputati: il contributo di UNASCA.

La sicurezza stradale e la mobilità sostenibile sono da sempre tematiche particolarmente care alle associazioni di categoria delle autoscuole.

Tematiche spesso e volentieri oggetto di vivaci dibattimenti nonché di proposte di modifica al Codice della Strada.

In merito, rilevante e apprezzabile è il lavoro portato avanti congiuntamente dalle principali associazioni di settore (Unasca, Confedertaai, Antares), culminato **lunedì 11 febbraio** con la convocazione in audizione presso la **Commissione Trasporti della Camera dei Deputati**.

Ruolo sicuramente di prim'ordine quello rivestito, in tale occasione, da **UNASCA e dal Segretario Nazionale Autoscuole - Emilio Patella**.

La delegazione UNASCA ha sottolineato, ancora una volta, la necessità di dare un maggiore spazio alla **formazione dei conducenti**, con una visione di "Long life learning", inserendo una **formazione minima obbligatoria**, oggi presente solo per alcune tipologie di utenti (autisti professionali, guide certificate per conseguimento patente categoria B).

Ma vi è di più: per UNASCA è necessario introdurre l'obbligatorietà di argomenti che sono sganciati dal superamento dell'esame teorico, ma fondamentali nella vita di tutti i giorni: percezione del rischio, comportamento in caso di incidente con un occhio di riguardo al primo soccorso, rischi associati al consumo di alcol e droghe. I delegati di UNASCA hanno indicato una scaletta di priorità, evidenziando quali dovrebbero essere, a loro avviso, i primi urgenti interventi da attuare per raggiungere queste finalità:

► Art. 121

Ampliamento della platea di dipendenti del Ministero Infrastrutture e Trasporti che possono accedere alla funzione di esaminatore a seguito di formazione ed esame, prevedendo la figura specifica dell'esaminatore, oggi assente.

► Art. 122

Abrogazione del comma 5 che limita le esercitazioni alle strade poco frequentate per i veicoli sui quali non può prendere posto l'istruttore di guida (comma 5, armonizzato con altri commi).

► Art. 122

Modifica del comma 5-bis prevedendo una formazione minima obbligatoria per tutte le categorie di patenti.

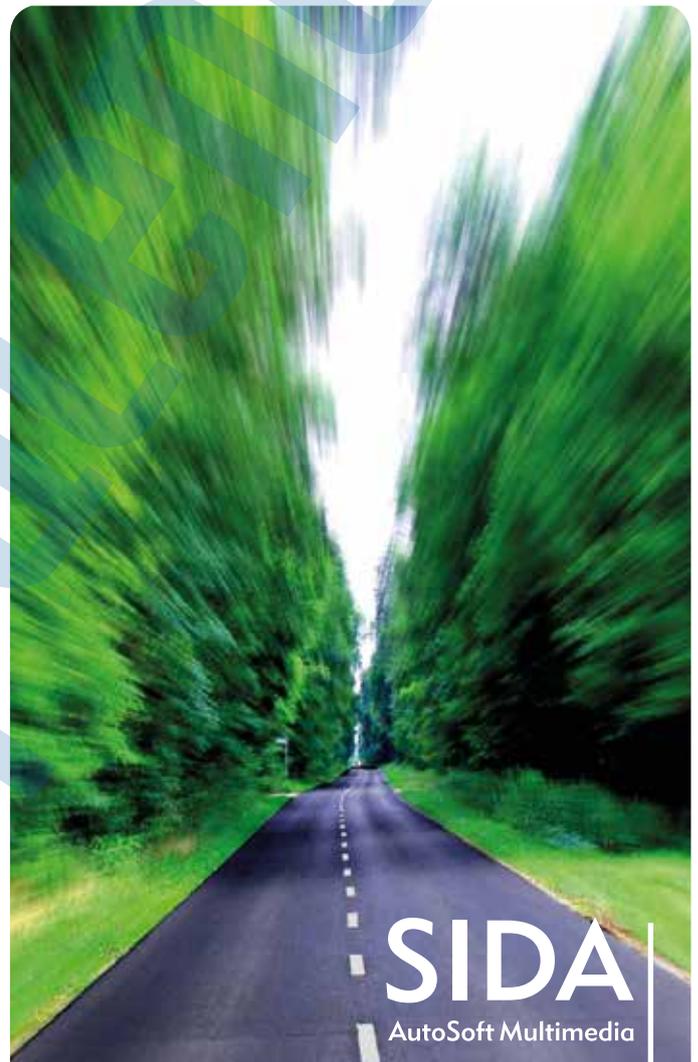
► Art. 126-bis

Soppressione dell'esame previsto al termine del corso recupero punti, peraltro mai attuato.

UNASCA, per raggiungere gli obiettivi che si propone, promette di essere in prima linea nell'organizzazione di momenti di condivisioni con altri soggetti (iniziative, convegni, seminari), presentazioni di emendamenti, studio delle varie proposte.

Articolo a cura del Segretario Nazionale Unasca

UNASCA



SIDA
AutoSoft Multimedia

SIDA AutoSoft Multimedia, a nome delle proprie autoscuole, non può fare altro che elogiare e condividere il lavoro delle Associazioni di Categoria e, nello specifico, di UNASCA, con la consapevolezza che un processo di siffatta portata non può esaurirsi con l'audizione in Commissione Trasporti, ma dev'essere oggetto di un'intensa attività di comunicazione.



Pillole normative

Aggiornamenti dalla normativa e attualità



Presentato a Transpotec il nuovo tachigrafo intelligente di VDO Continental

Entro il 15 giugno 2019 tutti i veicoli industriali di nuova immatricolazione dovranno avere installato il tachigrafo cosiddetto "intelligente", vale a dire dotato di interfaccia DSRC (Dedicated Short Range Communication) standardizzata per migliorare e rendere più efficienti gli accertamenti su strada.

Ecco allora che VDO Continental si è presentata alla fiera di settore di Verona, lo scorso febbraio, con il nuovo modello DTCO 4.0 che incorpora la nuova tecnologia, obbligatoria per legge, e insieme dispone di nuove funzioni utili per le aziende e i conducenti.



Omicidio stradale: non sempre deve essere disposta la revoca della patente

[Comunicato della Corte Costituzionale del 20 febbraio 2019]

La Corte Costituzionale ha dichiarato parzialmente illegittimo l'art. 222 del CDS nella parte in cui prevede la revoca automatica della patente in caso di omicidio colposo. La Consulta ha stabilito che i giudici possono avere più spazio nella valutazione dell'accaduto, e considerare eventuali attenuanti (ad esempio la "responsabilità non esclusiva" del conducente) pur nella condizione molto grave di guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di stupefacenti.

Il giudice dunque avrà ora maggior potere di valutare caso per caso e di decidere se applicare o meno la pena della revoca; potrà limitarsi a un provvedimento meno drastico come la sospensione della patente, anche perché un trattamento sanzionatorio eccessivamente severo contrasta con la pur necessaria finalità educativa della pena.

Autobus uso scuola guida, c'è la proroga fino al 30 giugno 2019

[Decreto Ministero dei Trasporti del 7 gennaio 2019]

Dal 1 gennaio 2019 c'è il divieto, su tutto il territorio nazionale, di circolare con veicoli a motore delle categorie M2 e M3 alimentati a benzina o a gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0. Fanno eccezione gli autobus in uso alle scuole guida, che fino al 30 giugno 2019 possono ancora circolare grazie alla proroga contenuta nel Decreto del Ministero dei Trasporti del 7 gennaio 2019.

Il bus in uso presso le scuole guida è a tutti gli effetti un veicolo speciale, dal momento che deve essere attrezzato con i doppi comandi e ha l'esenzione dall'uso del tachigrafo. Dunque la deroga è assolutamente ammissibile, ma va formalizzata con opportuno provvedimento legislativo.





Ecobonus per l'acquisto di auto elettriche o ibride

[Legge di Bilancio 2019]

Dal 1° marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2021, se si compra un'auto nuova (categoria M1) del valore inferiore a 50 mila euro iva esclusa, è possibile usufruire di un incentivo economico tanto più alto quanto minori sono le sue emissioni di anidride carbonica e se si dispone di un veicolo da rottamare.

L'incentivo è:

- pari a 6000 euro (con rottamazione) o 4000 euro (senza rottamazione) se le emissioni di CO2 sono sotto i 20 g/km
- pari a 2500 euro (con rottamazione) o a 1500 euro (senza rottamazione) se le emissioni sono tra i 21 e i 70 g/km

Il contributo viene corrisposto mediante uno sconto sul prezzo di acquisto dell'auto, che deve essere nuova di fabbrica. Il veicolo da rottamare deve essere davvero tale, ovvero vanno documentati l'avvio alla demolizione e la cancellazione dallo sportello telematico dell'automobilista. Andando a valutare i modelli di auto ibride presenti sul mercato, notiamo però che diverse utilitarie hanno un valore di emissioni troppo alto per usufruire dell'incentivo, le più diffuse sul mercato dichiarano emissioni pari a 75-85 g/km e tali da superare il valore ammesso dalla normativa. Le ibride che si prestano all'acquisto sono poche e di fascia alta, mentre chiaramente per le elettriche il ventaglio di possibilità per sfruttare l'ecobonus è decisamente più ampio, anche se bisogna fare i conti con il reale problema della mancanza di colonnine di ricarica sulle strade pubbliche.

Ecotassa per chi acquista veicoli con emissioni sopra i 160 g/km

[Legge di Bilancio 2019]

Questa tassa fa la coppia con l'ecobonus e va a colpire chi decide di acquistare un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica che produce emissioni pari o superiori a 161 g/km.

La legge stabilisce che, a partire dal 1° marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2021, chiunque acquista un'autovettura nuova è tenuto al pagamento, all'atto dell'immatricolazione, di un'imposta tanto più alta quanto più è alto il valore di emissione di CO2.

Per la precisione l'imposta da pagare per il veicolo acquistato sarà:

- pari a 1100 euro, se le emissioni variano da 161 a 175 g/km
- pari a 1600 euro, se le emissioni variano da 176 a 200 g/km
- pari a 2000 euro, se le emissioni variano da 201 a 250 g/km
- pari a 2500 euro, se le emissioni sono superiori a 250 g/km

Questo provvedimento va a colpire i modelli di fascia medio alta mentre non riguarda le utilitarie di uso comune né tanto meno le auto di cilindrata limitata che si acquistano per i neopatentati.



Nodi da sciogliere

Nell'attività di scuola guida, ci sono spesso dei dubbi che riguardano pratiche non comuni, o episodi talmente rari da non sapere quale procedura adottare, e così via. In questa pagina cercheremo di sciogliere per voi alcuni nodi che rendono "intricato" il lavoro d'ufficio.

CON LA FATTURAZIONE ELETTRONICA IL COMMERCIALISTA DICE CHE DEVO FATTURARE ANCHE AL CANDIDATO! MA NON C'ERA L'ESENZIONE?

Nei confronti dei candidati alla patente, le autoscuole non devono emettere fatture perché godono ancora dell'esenzione stabilita all'art. 2 lettera q del DPR 21 dicembre 1996, n. 696 che recita: "Non sono soggette all'obbligo di certificazione di cui all'articolo 1 le seguenti operazioni: (...) q) le prestazioni didattiche, finalizzate al conseguimento della patente, rese dalle autoscuole".

Per queste attività è sufficiente annotare i corrispettivi percepiti nell'apposito registro tenuto ai sensi dell'articolo 24 del DPR 633/72.

[Fonte: DPR 21 dicembre 1996, n. 696]

DI RECENTE, UNA CANDIDATA MAROCCHINA È STATA SORPRESA DURANTE L'ESAME DI TEORIA CON IL CELLULARE E L'AURICOLARE NASCOSTI SOTTO IL VELO E DI CONSEGUENZA È STATA DENUNCIATA PER FALSO IN ATTO PUBBLICO. COME CI DOBBIAMO COMPORTARE SE ARRIVANO CANDIDATE MUSULMANE CHE VOGLIONO PRESENTARSI ALL'ESAME CON IL VELO?

Non esiste ancora una normativa specifica in materia, presso alcune motorizzazioni però è stato introdotto l'obbligo di indicare nella singola pratica la presenza del capo coperto per motivi religiosi: di conseguenza sta all'esaminatore, il giorno dell'esame, leggere la pratica e decidere se accettare le candidate con indosso il velo. Si ricorda che in Italia non è vietato indossarlo, a patto che il volto sia riconoscibile. Anche per la foto della patente non si richiede di togliere il velo o qualsivoglia altro copricapo di derivazione religiosa.

Consigliamo però alle autoscuole di avvisare sempre i candidati stranieri che al momento dell'esame ci potrebbe essere effettivamente la richiesta di togliere eventuali copricapi, dal momento che potrebbero nascondere "aiutini" poco opportuni.

ALCUNI MIEI CLIENTI CHE SONO CONDUCENTI PROFESSIONALI VORREBBERO RICHIEDERE L'ANTICIPO DELLA PENSIONE: È VERO CHE POSSONO FARLO?

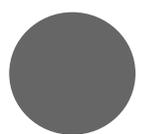
Sì, è vero. Lo scorso 29 gennaio l'Inps ha emanato una nota che riapre le porte alla presentazione della domanda per accedere all'Ape Sociale, vale a dire l'Anticipo Pensionistico.

L'Ape Sociale consiste in pratica in un'indennità a carico dello Stato erogata dall'INPS a soggetti in determinate condizioni previste dalla legge che abbiano compiuto almeno 63 anni di età e che non siano già titolari di pensione diretta in Italia o all'estero. L'indennità è corrisposta, a domanda, fino al raggiungimento dell'età prevista per la pensione di vecchiaia.

Il provvedimento rientra nel decreto legge n.4/2019 che comprende anche quota 100 ed il reddito di cittadinanza. Si tratta di una misura sperimentale in vigore dal 1° maggio 2017 e ora prolungata fino al 31 dicembre 2019, intesa ad accompagnare verso l'età pensionabile soggetti in determinate condizioni.

Le condizioni per avanzare la domanda di Ape Sociale sono diverse, quella che ci interessa di più è citata al punto d) nel momento in cui include i "lavoratori dipendenti, al momento della decorrenza dell'indennità, in possesso di almeno 36 anni di anzianità contributiva e che abbiano svolto da almeno 7 anni negli ultimi 10 ovvero almeno 6 anni negli ultimi 7 una o più delle seguenti attività (c.d. Gravose): Conduttori di gru o di macchinari mobili per la perforazione nelle costruzioni, Conduttori di convogli ferroviari e personale viaggiante, Conduttori di mezzi pesanti e camion".

[Fonte: www.inps.it]



ADR 2019 / Anche gli speditori dovranno avere un consulente della sicurezza

In attesa di ricevere a giugno, come di consueto, il lista-to quiz aggiornato per gli esami per il conseguimento del CFP ADR, ecco qualche anticipazione delle novità introdotte nel campo delle merci pericolose.

Ogni biennio come ben sappiamo il testo degli allegati tecnici A e B dell'accordo ADR viene rivisto e aggiornato da parte del gruppo di lavoro della Commissione Economica per l'Europa (UNECE): il testo emendato entra in vigore il 1° gennaio 2019 ma diventa pienamente efficace solo a partire dal 1° luglio 2019.

I quiz in Italia vengono aggiornati solo successivamente, in generale la circolare del Ministero dei Trasporti che certifica il recepimento della normativa aggiornata viene firmata a giugno ma per fare e proporre gli esami con i nuovi quiz c'è tempo fino a novembre.

In ogni caso, soprattutto per chi con le materie pericolose ci lavora, è utile avere in mente che cosa cambierà, in modo da arrivare organizzati come serve in tempo utile.

Le principali novità riguardano non solo la comparsa di dodici nuovi numeri ONU per la classificazione delle merci e l'introduzione di altre esenzioni al punto 1.1.3.6, ma

sono soprattutto relative al **nuovo obbligo del consulente di sicurezza per tutti gli speditori, e non solo per i trasportatori** (1.6.1.44, 1.6.1.45 e 1.8.3.1).

Sempre in riferimento al trasporto, che è l'aspetto dell'ADR che interessa più direttamente il settore autoscuole, bisogna anche tenere presente che ora il trasportatore può fare riferimento ai dati presenti nel certificato di carico del contenitore o del veicolo, di cui alla sezione 5.4.2, senza essere più tenuto a effettuare alcun controllo visivo ai sensi del punto 1.4.2.2.1 c).

Inoltre, in riferimento al carico, scarico e movimentazione delle merci, vengono introdotte norme speciali per la movimentazione di materiali a temperatura controllata (7.1.7). Si aggiunge anche il fatto che ora sono tutti i componenti dell'equipaggio del veicolo, e non solo il conducente, a dover soddisfare le disposizioni regolamentari in sede di carico e scarico (7.5.1.1 e 7.5.1.2). Questo sta ad indicare una maggiore responsabilizzazione degli operatori ad ogni livello e in ogni fase dell'attività di trasporto.

Chi è l'addetto alla sicurezza ADR

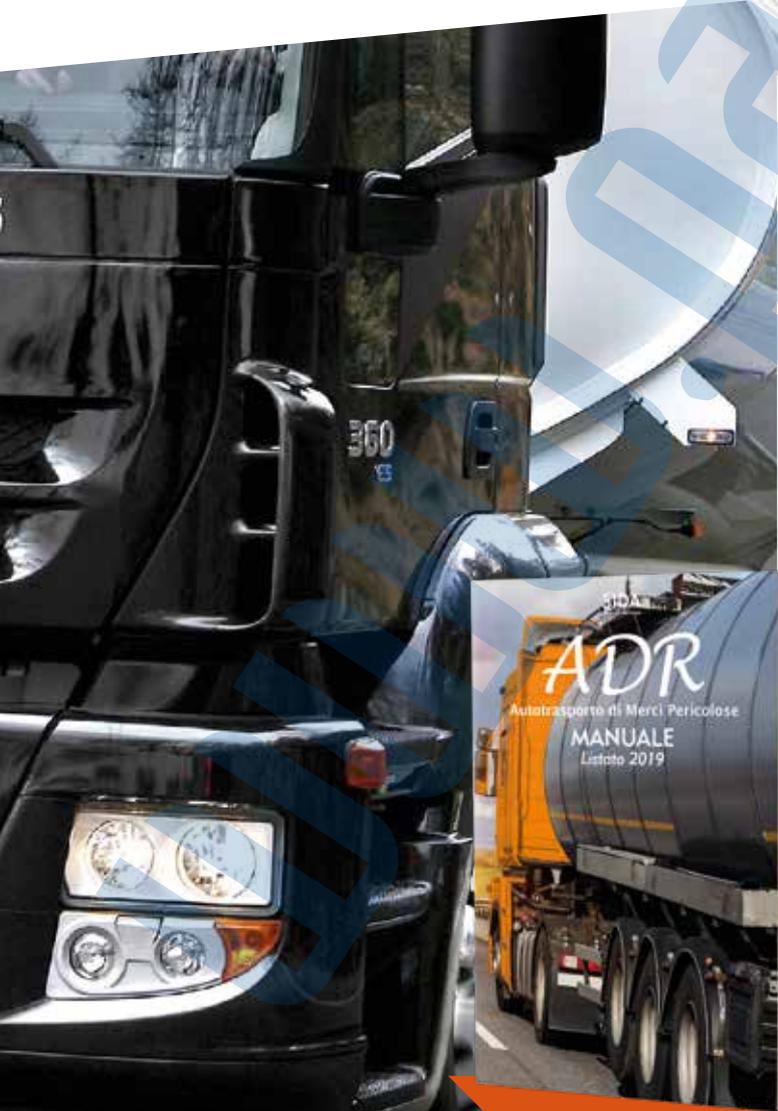
Il consulente della sicurezza, detto anche "addetto alla sicurezza", è quella figura che ha il compito, all'interno dell'impresa, di facilitare l'opera di prevenzione dei rischi per le persone, per i beni o per l'ambiente inerenti a tale attività.

Tra le sue funzioni rientrano quelle di verificare l'osservanza delle disposizioni in materia di trasporto di merci pericolose, di consigliare l'impresa nelle operazioni riguardanti detto trasporto, di redigere **una relazione annuale sull'attività dell'impresa** che deve essere conservata per cinque anni e che deve essere messa a disposizione delle autorità nazionali.

In particolare, deve indicare le procedure volte a far rispettare le prescrizioni relative all'identificazione delle merci trasportate, deve stabilire la prassi che l'impresa vuole adottare, deve verificare sia il tipo di attrezzature utilizzate sia la formazione del personale dell'impresa.

In caso di incidente dovrà applicare adeguate procedure di emergenza e successivamente redigere una **relazione sull'incidente**, e poi definire misure appropriate affinché detto incidente non possa più ripetersi.

Il consulente deve anche verificare che l'impresa abbia realizzato il **piano di security** così come indicato al punto 1.10.3.2. dell'ADR.



Trasporto combinato, vediamo come funziona

Definiti i limiti di massa nei trasporti combinati anche su percorsi nazionali con la circolare Prot. n. 300/A/2536/18/108/5/1 del 26 marzo 2018



La direttiva 2015/719 recepita con DM del 6/4/2017, prevede espressamente deroghe alle dimensioni e ai pesi autorizzati dei veicoli utilizzati per il trasporto combinato, al fine di alleggerire il traffico sulle strade: la circolare Prot. n. 300/A/2536/18/108/5/1 del 26 marzo 2018 firmata dal prefetto Sgalla ha confermato che **le stesse deroghe possono essere sfruttate anche sulle strade italiane e anche sui semirimorchi**. Vediamo dunque di capire bene come funziona il trasporto combinato, che è un tipo di trasporto merci utilizzato a livello internazionale e costituisce materia di interesse per i conducenti con patente C, CE, CQC Merci e/o CFP ADR.

Innanzitutto è bene chiarire – e la circolare lo fa – come si effettua il trasporto combinato.

Esso può essere effettuato con due diverse formule:

- utilizzando container o casse mobili contenenti le merci, e che sono trasferiti, anche con l'ausilio di attrezzature specifiche, sui diversi mezzi di trasporto interessati dal trasporto combinato;
- caricando le merci su un semirimorchio che, a sua volta, viene caricato su un treno o su una nave e, per le tratte stradali, agganciato ad un trattore stradale, senza rottura di carico nel cambio di modalità di trasporto.

Veniamo ora ai limiti di massa e di sagoma: ebbene, nel caso di trasporti combinati, i complessi veicolari di cinque o più assi (UTI ovvero casse mobili, container, rimorchi e semirimorchi) possono circolare sia in Europa che in Italia **con una massa complessiva a pieno carico che può arrivare fino a 44 t anziché 40**. Ci sono eccezioni anche in altezza: **il limite è innalzato a 4,30 metri** rispetto ai 4 metri di altezza standard.

Per capire però quando realmente si effettua il trasporto combinato, si deve fare riferimento alla circolare MIT prot. 25149 del 18 marzo 2008 che fornisce le seguenti indicazioni.

I presupposti affinché si possa parlare di trasporto combinato sono i seguenti:

- combinazione della modalità terrestre su gomma e ferroviaria o marittima o per via navigabile interna. Il trasporto effettuato su gomma deve svolgersi in una relazione di traffico - iniziale o terminale - che comprenda anche l'altra modalità. Dunque, **il tragitto terrestre svolto con automezzo deve essere la parte iniziale o terminale dello stesso viaggio**. Ancora, la relazione di traffico in questione deve svolgersi - per l'intero percorso comprensivo delle due modalità - nell'ambito del territorio dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo.

- Limiti di distanza per il trasporto combinato ferrovia-gomma: il tratto ferroviario deve essere di almeno 100 km in linea d'aria, mentre quello su strada deve essere il tragitto più breve possibile tra il luogo di inizio o di termine del viaggio su gomma e **la stazione ferroviaria attrezzata** più vicina. Per questa deve intendersi un terminale ferroviario dotato di strutture intermodali.

- Limiti di distanza per il trasporto combinato mare o via navigabile interna-gomma: il tratto su nave deve essere di almeno 100 km in linea d'aria, mentre quello su gomma deve essere al massimo di 150 km in linea d'aria tra il punto di inizio o termine del viaggio su gomma ed il porto.

- **Condizioni oggettive:** il trasporto in argomento può avere come oggetto:

- a) il veicolo o il complesso veicolare; in tal caso è il veicolo in sé a costituire oggetto di trasporto combinato;
- b) il rimorchio o il semirimorchio; in tale circostanza, sarà la motrice o il trattore a recarsi presso la stazione o il porto per agganciare il traino e, quindi, proseguire il viaggio;
- c) la cassa mobile o il container di almeno 20 piedi; in questa ipotesi è l'intero veicolo o complesso veicolare a recarsi, presso il porto o la stazione per caricare l'oggetto.

- **Condizioni soggettive:** possono effettuare il "trasporto combinato" le imprese di autotrasporto in conto terzi stabilite in uno stato membro dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo ed abilitata allo svolgimento di autotrasporto internazionale.



I DOCUMENTI DA TENERE A BORDO.

Il "trasporto combinato" è a tutti gli effetti un trasporto europeo; trova, pertanto, applicazione la disciplina generale del reg. CEE n. 881/92.

La direttiva 92/106 del 7 dicembre 1992 ed il successivo decreto ministeriale di recepimento prevedono che il trasporto in argomento venga dimostrato su strada mediante l'esibizione di un **"documento di trasporto"** che attesti l'effettivo svolgimento del "combinato". Tale documento deve necessariamente contenere i seguenti elementi:

- per la tratta su ferrovia o su nave: **indicazione della stazione o del porto di carico e di quello di scarico**. Tale attestazione deve essere necessariamente redatta prima dell'inizio del viaggio su gomma e deve accompagnare il veicolo per tutto il tragitto.

Inoltre, la medesima at-

testazione deve essere avvalorata da un timbro apposto dall'amministrazione ferroviaria o del porto. Al riguardo, occorre precisare che il "timbro" è indispensabile qualora la tratta su strada sia la parte terminale del combinato, cioè quando il veicolo sta terminando la relazione di traffico in uscita dalla stazione ferroviaria o dal porto e, dunque, può - e deve - farsi timbrare il documento. Nell'ipotesi in cui, invece, il tratto stradale sia la parte iniziale della relazione di traffico il documento in questione potrà anche non recare il "timbro"; tuttavia, dovrà esservi coerenza con gli altri documenti di bordo, quali ad esempio la lettera internazionale di vettura (CMR);

- il **nome dell'impresa che esegue il trasporto su strada**;

- quando la tratta su strada è la parte iniziale del

combinato: l'**indicazione precisa della località di carico della merce**, nel caso in cui oggetto del combinato sia la cassa mobile o il container, il **luogo di aggancio** nell'ipotesi in cui si tratti di un rimorchio o semirimorchio e, infine, la **località di inizio del viaggio** laddove oggetto del combinato sia il veicolo o l'intero complesso veicolare;

- quando la tratta su strada è la parte terminale del combinato: l'**indicazione precisa del luogo di consegna della merce o di destinazione del veicolo** o dei veicoli.

Occorre precisare che per il documento in argomento, pur essendo prevista la forma scritta non esiste un modello "tipico"; pertanto potrà essere ammessa sia l'esibizione di un documento "ad hoc" che contenga gli elementi essenziali descritti, sia

che questi possano essere obiettivamente desunti da altra documentazione a bordo del veicolo. In tale ultimo caso dovrà comunque essere possibile la completa ed inequivocabile ricostruzione dell'intera relazione di traffico secondo le prescrizioni del "trasporto combinato"

Si tratta di definizioni importanti per un tipo di trasporto che, se regolato correttamente, ha la sua ragione d'essere, ma che rischia di trasformarsi in un trasporto abusivo da parte di chi agisce in malafede. Ci riferiamo a quei vettori esteri che ne approfittano e "camuffano" da combinato un tipo di trasporto che è invece stradale e in questo modo possono circolare in barba al limite dei 3 viaggi imposto dalle norme sul cabotaggio.

Taxi e NCC: la riforma parte e si ferma agli NCC



Timidi cambiamenti alla legge 21/92, ma il vero problema di Uber non è stato ancora affrontato

Si attendeva da anni, quasi da un decennio, la modifica alla Legge Quadro n. 21 del 15 gennaio 1992 sugli autoservizi pubblici non di linea, NCC (Noleggior con Conducente) e taxi, e la modifica è arrivata alla fine del 2018 con

Decreto Legge n. 143 del 29 dicembre 2018 "Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione" convertito nella n. 12 della Legge dell'11 febbraio 2019.

tra gli addetti al settore NCC: di recente sono state organizzate diverse manifestazioni di protesta contro il provvedimento, che viene giudicato ingiusto e palesemente di parte, a favore della categoria dei tassisti, e che metterebbe sul lastrico l'intero settore concorrenziale degli NCC autovetture.

Il nuovo decreto nulla dice, tra l'altro, sul fenomeno **Uber**, in merito al quale prima o poi i legislatori dovranno invece esprimersi facendo maggiore chiarezza.

In particolare, gli addetti al servizio NCC autovetture giudicano impraticabile l'obbligo di rientrare in rimessa alla fine di ogni corsa, aggiungendo che questo comprometterebbe circa 80 mila aziende del settore che fanno lavorare 200 mila persone.

La legge così modificata potrà essere completamente operativa solo con l'emanazione di un appo-

L'intento dichiarato è quello di "impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente" ed a tal fine si è provveduto a modificare i seguenti articoli della Legge Quadro 21/92: il n. 3 al comma 3 e il n. 11 al comma 4.

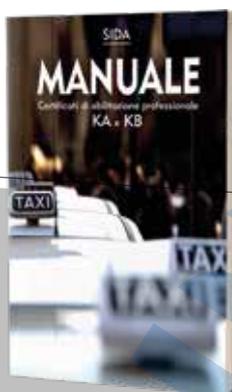
Le novità fanno riferimento all'**obbligo della rimessa** all'interno del comune che ha rilasciato l'autorizzazione (art. 3) e i due nuovi obblighi (art. 11) sia di iniziare e finire il servizio nel luogo della rimessa e sia di compilare per ogni servizio un **apposito foglio di viaggio**, in futuro di tipo elettronico. Le modifiche hanno causato **parecchio scalpore**



sito ulteriore decreto che stabilisca le specifiche del nuovo foglio di servizio elettronico, che come abbiamo visto è stato reso obbligatorio solo per gli NCC.

Nello stesso decreto è contenuta l'intenzione di istituire - entro il 29 dicembre 2019 - un registro pubblico nazionale di taxi e NCC autovetture, motocarrozzette e natanti, da regolamentare tramite ulteriore e apposito decreto.

Fino a quando non sarà istituito tale registro non verranno rilasciate nuove autorizzazioni per il servizio NCC autovetture, motocarrozzette e natanti.



Il manuale KB di SIDA, rivisto sulla base del listato quiz diffuso a fine dicembre 2018, è già aggiornato sulla base di queste novità normative.

FORMAZIENDA

Linea Professionale

Novità 2019

- Tachigrafo
- Carico Sicuro



AGGIORNATO CON NUOVI
CONTENUTI NORMATIVI E DIDATTICI

DISPONIBILE NUOVO
DOCUMENTO DI
ISTRUZIONI 2019

 **WURTH**

Con Autoscuole certificate SIDA

SIDA
AutoSoft Multimedia

Collaborazione 2019



AULA INTERATTIVA



**INSEGNARE
APPRENDERE
VALUTARE**

**PARTECIPAZIONE INTERATTIVA
DURANTE LA LEZIONE CON
SIDA QUIZ APP
NELLA RISOLUZIONE DEI QUIZ.**

AULA INTERATTIVA è un nuovo strumento didattico per insegnare in modo coinvolgente e interattivo in aula.

Una rivoluzionaria integrazione di SIDA Aula Millennium che permette ai ragazzi presenti in aula di partecipare attivamente alla lezione, rispondendo - quando richiesto dal docente - ai quiz proposti.

L'utilizzo di AULA INTERATTIVA rappresenta una vera simulazione d'esame collettiva guidata dall'insegnante.

