

# www.patente.it

TRIMESTRALE DI INFORMAZIONE E AGGIORNAMENTO PER GLI OPERATORI DEL SETTORE TRASPORTI

SIDA

AutoSoft Multimedia

01

Giugno 2022  
Anno XXI

## In attesa del rilancio.

2022  
START

**NUOVI QUIZ NAUTICA, NUOVE NORME  
AUTOTRASPORTO, NUOVI CORSI  
TACHIGRAFO, PAGO PA ...**

**TUTTE LE NOVITÀ CHE INTERESSANO  
IL MONDO DELLE PATENTI E DELLE  
ABILITAZIONI ALLA GUIDA**

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

Andrea Zampieron  
cell. 335/5755380  
a.zampieron@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

Value Consulting srls - Ing. Gentile Gaetano  
cell. 327/8262018  
ggentile.value@gmail.com

Bruni Federico  
uff. 055/242846  
bruni.federico@gmail.com

Ethere - Ferdinando Pavesi  
uff. 0882/203506 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. 070/4656326  
cell. 333/2516330  
satollirenato@tiscali.it

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

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

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

La nostra rete di assistenza  
e consulenza in tutta Italia

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

**APC**

**Autotrasporto di Persone e Cose**

**Nuove norme di accesso alla professione  
e al mercato introdotte nel 2022 con  
Reg. UE n. 2020/1055**

Tutti i dettagli nell'articolo a pag.17





A cura di:  
Daniele Filippi

Presidente  
SIDA AutoSoft Multimedia

# Editoriale

Simulatori di guida SIDA DRIVE per la formazione dei conducenti: da anni siamo fermamente convinti dell'utilità e della efficacia di questi strumenti sia per la preparazione dei giovani, sia per l'aggiornamento professionale degli autisti.

Da qualche tempo non siamo i soli a pensarla così: **dopo oltre 100 simulatori installati nelle autoscuole** italiane, i più ferventi sostenitori di questa nuova metodologia formativa sono proprio gli istruttori di guida!

Inizialmente timorosi di vedere limitato il loro ruolo, dopo l'introduzione del simulatore nelle proprie autoscuole e la sperimentazione della fase propedeutica alla guida, considerano il simulatore un aiutante e non un sostituto. Gestire un allievo che ha già ricevuto la formazione preliminare al simulatore significa risparmiare tempo e denaro, concentrando l'attività solo su ciò che è veramente importante e che richiede l'intervento e la professionalità dell'istruttore. Il simulatore svolge il lavoro ripetitivo (e poco appagante) della familiarizzazione con i comandi e con il veicolo e lascia all'istruttore il compito di sviluppare e approfondire la preparazione dei giovani conducenti.

I simulatori della linea SIDA DRIVE non sono utilizzati solo per formare neo-conducenti ma anche per l'aggiornamento professionale degli autisti. Anche il **Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto ha riconosciuto l'alta qualità dei simulatori SIDA DRIVE per la formazione pratica di 1800 conducenti professionali** (nell'ambito del progetto "Guidiamo sicuro") e per **il loro addestramento alla guida sicura ed ecosostenibile**. Ad ulteriore ed autorevole conferma della validità e della efficacia dei simulatori SIDA DRIVE ai fini della riduzione del rischio stradale, e quindi della diminuzione dei rischi di infortuni sul lavoro.

In Italia stiamo muovendo i primi passi nell'uso dei simulatori di guida per la formazione dei conducenti e siamo ancora lontani dall'utilizzo che si fa di questi strumenti in altri paesi europei (ad esempio in Francia, dove le ore di pratica su un veicolo reale sono ridotte da venti a dieci se viene utilizzato un simulatore di guida, oppure in Portogallo, dove dei 500 km necessari al conseguimento della patente, 180 possono essere percorsi al simulatore), tuttavia i positivi riscontri che stiamo raccogliendo sia da parte degli utenti, sia da parte di autoscuole, enti e istituzioni, ci incoraggiano a continuare nello sviluppo e nella crescita di questi dispositivi.

Come casa produttrice dei simulatori SIDA DRIVE e come convinti sostenitori della validità di questi strumenti, ci auguriamo che le occasioni di utilizzo e riconoscimento si moltiplichino sia da parte di scuole guida private, sia da parte di enti ed istituzioni, fino a far diventare l'uso del simulatore un valido supporto anche in termini economici e di salvaguardia dell'ambiente.

Con questo trimestrale troverete un **volantino dedicato alle soluzioni della linea di simulatori SIDA DRIVE**. Vi invitiamo a leggerlo attentamente per scoprire nel dettaglio tutte le novità che rendono i simulatori della linea SIDA DRIVE strumenti che sempre più aggiungono valore alla formazione dei conducenti.

### Direttore Responsabile

Daniele Filippi  
d.filippi@patente.it

### Editore

AutoSoft Multimedia Srl

### 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

Cinzia Ballardin  
c.ballardin@patente.it

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

### Progetto grafico

Matteo Cassarino  
m.cassarino@patente.it

### 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 Giugno 2022**

## In questo numero

<b>SIDA pagoPA</b>	<b>06</b>
Soluzione ideale per i pagamenti verso la PA	
<b>I simulatori SIDA DRIVE</b>	<b>08</b>
Al servizio della formazione dei conducenti	
<b>Nuovi esami della patente nautica</b>	<b>11</b>
Le principali novità	
<b>Passati 5 anni</b>	<b>14</b>
È tempo di rinnovi	
<b>Nuove norme di accesso alla professione e al mercato</b>	<b>17</b>
Ecco cosa cambia	

## News dal web

### Proroghe fino al 29 giugno, e poi si dovrebbe tornare alla normalità

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4607>

### Data base quiz patenti nautiche: variazioni dell'ultima ora

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4603>

### Nuove regole per il rilascio del permesso provvisorio di guida

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4589>

### Fermi tutti, i nuovi esami della nautica partono il 1° giugno

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4587>

Seguici anche su:



# La redazione risponde.

Risposte a cura di Valerio Platia

**Ho sentito dire che adesso è possibile che un candidato possa sostenere l'esame di guida presso un ufficio della Motorizzazione Civile diverso da quello dove ha svolto la prova di teoria.**

Fino a poco tempo fa ciò non era possibile: l'utente era tenuto a svolgere sia l'esame teorico che pratico nell'ambito dello stesso UMC. Solo di recente, tramite circolari e file-avvisi, la Direzione Generale del Ministero ha dato la possibilità al candidato che ha già ottenuto un esito di teoria positivo (quindi già in possesso di foglio rosa) di richiedere di trasferire la pratica presso un altro UMC, al solo fine di sostenere l'esame di guida. Ciò premesso, tale possibilità non è estesa a chiunque ne faccia semplicemente richiesta, ma limitatamente a chi abbia effettivamente la necessità di sostenere l'esame di guida presso un UMC diverso da quello presso il quale ha sostenuto la prova teorica, ciò al fine di evitare "migrazioni" anomale verso altri UMC, dove magari è minore l'attesa dei tempi per sostenere l'esame di guida. Pertanto, la richiesta di trasferimento dev'essere adeguatamente motivata e, soprattutto, dev'essere autorizzata dai dirigenti di entrambi gli uffici coinvolti (quello "nativo" e quello di "migrazione"). Non possono usufruire di tale agevolazione gli esami di estensione di categorie che non prevedono la prova di teoria ma solo quella di guida (ad esempio dalla categoria A1 o B1 alla B).



**Tutti gli esaminatori in pensione possono essere nominati "esaminatori ausiliari" per lo svolgimento degli esami di guida in conto privato presso le auto-scuole?**

Al fine di ridurre l'arretrato in materia di svolgimento delle prove di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento delle patenti di guida, determinato dalla carenza di personale esaminatore in servizio presso gli uffici della motorizzazione civile e aggravato dall'attuazione delle misure di contenimento dell'emergenza epidemiologica, fino al 31 dicembre 2022 (salvo proroghe adottate con disposizioni di legge) le predette prove di guida possono essere svolte anche da personale degli uffici della motorizzazione civile collocato in quiescenza. Al riguardo, possono essere abilitati alla funzione di "esaminatori ausiliari" solo coloro che alla data di presentazione dell'istanza di accreditamento dimostrano di aver effettivamente svolto l'attività di esaminatore per almeno tre anni negli ultimi cinque anni.

**Un neopatentato che con un'unica azione commette due violazioni che non comportano la sospensione o la revoca della patente subisce la decurtazione del doppio dei punti previsti, ma in tal caso, il numero massimo dei punti decurtabili sarà di 15 o può arrivare anche a 20?**

Per comprendere meglio la situazione del caso facciamo un esempio pratico: ad un neopatentato vengono contestate contemporaneamente sia la violazione per omessa precedenza al pedone che attraversa sulle strisce (che prevede la decurtazione di 8 punti), sia quella di non essersi arrestato per lasciar passare un veicolo di emergenza con sirena in funzione (che prevede la decurtazione di 2 punti); avendo conseguito la patente B da meno di tre anni il punteggio viene raddoppiato, quindi il totale dei punti da decurtare da 10 (8+2) dovrebbe diventare 20 (con conseguente provvedimento di revisione della patente); tuttavia, nel caso di specie, prevale la disposizione contenuta nel comma 1-bis dell'articolo 126-bis del Codice della strada, che prevede la decurtazione di solo 15 punti totali, qualora vengano accertate contemporaneamente più violazioni che non comportano altre sanzioni accessorie.



## LA SOLUZIONE IDEALE PER I PAGAMENTI VERSO LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

*Semplice, sicura e vantaggiosa per le autoscuole*



**SIDA  
pagoPA**

SIDA pagoPA è un prodotto dedicato alle **operazioni di pagamento con la piattaforma pagoPA completamente gratuito e senza costi fissi** per l'autoscuola.

L'autoscuola, adottando SIDA pagoPA, offre un nuovo servizio al proprio cliente che può pagare gli IUUV delle pratiche direttamente in autoscuola.

Scegliendo la "Modalità Regolare" di SIDA pagoPA, l'au-

toscuola diventa un punto di incasso esternalizzato di PayTipper e potrà offrire ai propri clienti la possibilità di effettuare anche altri tipi di pagamento con la piattaforma pagoPA (bolli, bollettini, ecc.).

L'autoscuola deve solo aprire un "conto di pagamento dedicato" completamente gratuito (NON ha alcun costo di attivazione, di gestione e di ricezione dei bonifici), sul quale transitano tutti i pagamenti degli IUUV.



Con questa modalità, per ogni IUUV incassato, l'autoscuola riceve un corrispettivo generando un **GUADAGNO COSTANTE, CRESCENTE E AUTOMATICO**.

## CHE COSA È

Il software sviluppato da SIDA AutoSoft Multimedia per effettuare tutte le operazioni di pagamento con la Motorizzazione attraverso la piattaforma pagoPA.

**Un partner strategico: PAYTIPPER**  
di Enel X  
 SIDA ha scelto di collaborare con PayTipper, uno dei primi PSP (Prestatori di Servizi di Pagamento) accreditato sulla piattaforma di pagamento pagoPA.

## DUE MODALITÀ OPERATIVE



SIDA pagoPA è disponibile con due tipi di procedure per soddisfare le diverse esigenze delle autoscuole:

### 01. MODALITÀ REGOLARE E COMPLETA

*che offre numerosi vantaggi alle autoscuole.*

- **l'autoscuola guadagna sull'attività di incasso offrendo un servizio al cliente**
- l'autoscuola diventa un punto di incasso esternalizzato di PayTipper
- commissione del singolo IUUV per l'autoscuola è € 0,78
- il prezzo finale al cliente può essere scelto tra: € 1,50 (aggio € 0,72), € 2,00 (aggio € 1,22) e € 2,50 (aggio € 1,72). Aggio = guadagno.
- apertura gratuita conto di pagamento dedicato con PayTipper
- possibilità di effettuare altre operazioni di incasso (bolli auto, bollette e altri tipi di IUUV)

### 02. MODALITÀ SEMPLIFICATA

- attivazione semplice e immediata
- l'autoscuola non diventa un punto di incasso esternalizzato di PayTipper
- commissione del singolo IUUV per l'autoscuola è € 0,88
- non si creano guadagni per l'autoscuola

## IUV: QUALI TIPOLOGIE

### IUV GENERICI: intestati all'autoscuola.

Generazione e pagamento degli IUV con abbinamento automatico ai candidati. Rientrano nella contabilità dell'autoscuola.

### IUV PERSONALIZZATI: intestati al candidato.

L'autoscuola genera gli IUV nominativi e li fa pagare al candidato. SIDA Gestione li collega alla pratica del candidato stesso.

### IUV CONTO TERZI: intestati al candidato.

Pagati e controllati solo dal candidato. L'autoscuola non ha nessun controllo sull'esito del pagamento degli IUV.

E' una procedura operativa sconsigliata per le autoscuole.

## VANTAGGI DI SIDA pagoPA

### ● Acquisto e pagamento cumulativo degli IUV

### ● Procedura semplice e guidata per gli acquisti degli IUV

### ● Sicurezza della VPN dedicata

### Inoltre...

- Personalizzazione e gestione centralizzata per le autoscuole multisede
- **Gestione IUV personalizzati**
- Bonifico rapido PSD2 e pagamenti differiti
- Possibilità di abilitare ai pagamenti solo alcuni operatori dell'autoscuola
- Funzione tariffe preferite ★
- Categorizzazione delle tariffe per una ricerca semplice
- Visualizzazione delle sole tariffe utili
- Ricerca delle tariffe con modalità multiple: per colonne o per descrizione
- Visualizzazione dello stato delle tariffe
- Storico movimenti e stampa delle ricevute di pagamento DTT e PSP
- **Report contabile automatico per il commercialista**
- Riepilogo contabile delle operazioni fiscali

### Categorizzazione delle tariffe

SELEZIONA LA CATEGORIA (PATENTI, VEICOLI, ...), POI MODIFICA LE QUANTITÀ DEGLI IUV CHE VUOI GENERARE

### Funzione tariffe preferite ★

Tariffa	Descrizione
★ 20	ESAME DI TEORIA CONSEGUIMENT
★ 21	ESAME DI PRATICA CONSEGUIMEN
★ 25	RINNOVO PATENTE (ESCLUSA REG. CONTESTUALE RINNOVO)
★ D1	DOMANDA IN BOLLO
★ 26	RILASCIO PERMESSO INTERNAZION

Tariffa	Descrizione	Prezzo	Quantità	Importo
★ 20	ESAME DI TEORIA CONSEGUIMENTO PATENTE DI GUIDA	42,40 €	5	212,00 €
★ 21	ESAME DI PRATICA CONSEGUIMENTO PATENTE DI GUIDA	16,00 €	0	0,00 €
★ 25	RINNOVO PATENTE (ESCLUSA REGIONE SICILIA) / DUPLICATO PATENTE CON CONTESTUALE RINNOVO	26,20 €	30	786,00 €
★ D1	DOMANDA IN BOLLO	16,00 €	5	80,00 €
★ 26	RILASCIO PERMESSO INTERNAZIONALE DI GUIDA	16,00 €	5	80,00 €
★ 2A	RILASCIO CERTIFICATO ABILITAZIONE PROFESSIONALE (CAP)	26,20 €	0	0,00 €
★ 2C	RINNOVO CERTIFICAZIONE ABILITAZIONE PROFESSIONALE (CAP)	42,20 €	0	0,00 €
★ 2B	DUPLICATO PATENTE PER SMARRIMENTO O SOTTRAZIONE	10,20 €	0	0,00 €
★ 2L	DUPLICATO PATENTE PER DETERIORAMENTO, DISTRUZIONE O SOTTRAZIONE	42,20 €	0	0,00 €
★ 2I	DUPLICATO PATENTE PER RINNOVAMENTO O SOTTRAZIONE	10,20 €	0	0,00 €
★ 2K	DUPLICATO DEL CAP PER DETERIORAMENTO O DISTRUZIONE	42,20 €	0	0,00 €
★ 2M	CONVERSIONE DI PATENTE DI GUIDA (ESTERA PAESI NON UE)	42,20 €	0	0,00 €

Totale provvisorio: 1.078,00 €

Prezzo	Quantità	Importo
42,40 €	5	212,00 €
16,00 €	0	0,00 €
26,20 €	30	786,00 €
16,00 €	5	80,00 €
26,20 €	0	0,00 €
42,20 €	0	0,00 €
10,20 €	0	0,00 €
42,20 €	0	0,00 €
10,20 €	0	0,00 €
42,20 €	0	0,00 €
42,20 €	0	0,00 €

Totale provvisorio: 1.078,00 €

### Visualizzazione IUV necessari per ogni tariffa

### Acquisto e pagamento cumulativo degli IUV

# SIDA DRIVE

## LA NUOVA GENERAZIONE DEI SIMULATORI PER LA FORMAZIONE



I simulatori SIDA Drive sono sempre più diffusi e presenti nelle autoscuole italiane.

In questi anni stiamo ricevendo un grande riscontro positivo da parte degli istruttori che integrano nell'insegnamento iniziale agli allievi l'utilizzo dei simulatori SIDA Drive.

L'apprezzamento è rivolto in particolare ai Moduli Propedeutici che svolgono l'importante funzione di far acquisire la primaria e basilare confidenza con i comandi dell'automobile – pedaliera, cambio e volante – e il loro corretto utilizzo.

I Moduli Propedeutici insegnano al candidato a utilizzare il singolo comando "separatamente" per acquisire la 'sensibilità' e comprenderne gli effetti diretti (variazione giri-motore, aumento e diminuzione velocità ...)

Ogni modulo parte con un "Video tutorial" che spiega il comando che viene insegnato a utilizzare in quella lezione (esempio: acceleratore), la corretta posizione (esempio: del piede destro) e gli effetti sugli strumenti sul cruscotto (esempio: contagiri).

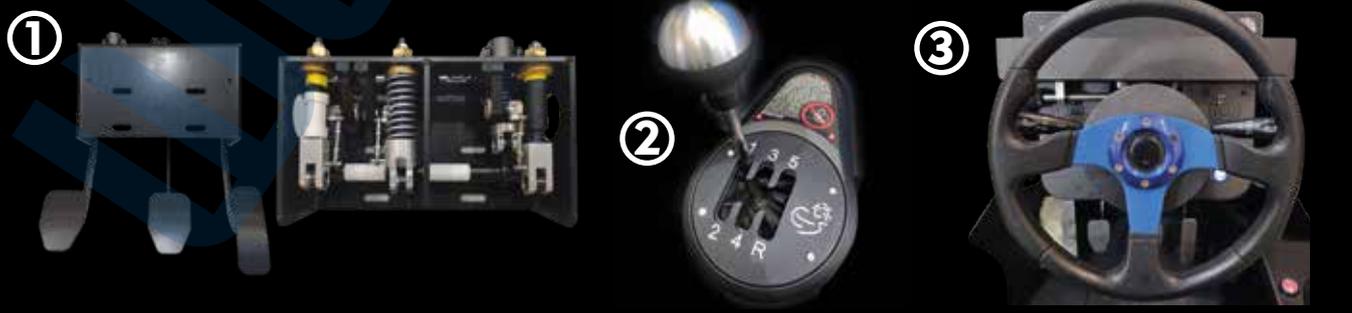
Dopo il video tutorial, il candidato inizia l'esercizio in autonomia, sempre accompagnato dalla voce dell'Istruttore

Virtuale che lo istruisce passo dopo passo, che gli indica gli obiettivi da raggiungere (esempio: mantenimento di una certa velocità) e lo corregge se devia dagli obiettivi richiesti (esempio: velocità troppo bassa, giri motore troppo alta).

Dopo la formazione sui singoli comandi, i Moduli Propedeutici prevedono il graduale utilizzo "contemporaneo" dei comandi per arrivare a una progressiva confidenza e sensibilità nell'utilizzo simultaneo di:

- 1. Pedaliera:** corretto utilizzo e sensibilità dell'acceleratore, della frizione e del freno.
- 2. Cambio:** corretto utilizzo del cambio e acquisizione familiarità con schema ad H
- 3. Volante:** corretta posizione delle mani durante le manovre

I simulatori SIDA Drive permettono agli istruttori di delegare questa fase iniziale di acquisizione di confidenza e sensibilità nell'utilizzo dei singoli comandi e soprattutto nel corretto utilizzo "simultaneo" dei tre comandi: volante, cambio e pedaliera, lasciando il tempo ai candidati di apprendere questa nuova "abilità" con i propri tempi e in totale sicurezza.



## GUIDE PROPEDEUTICHE

### MODULO 1



Uso acceleratore - mantieni la velocità



Uso freno - percorso con semafori

### USO ACCELERATORE e USO FRENO

Il primo modulo è dedicato all'apprendimento e alla sensibilizzazione nell'uso dell'acceleratore e successivamente del freno. Gli esercizi si focalizzano su un singolo comando alla volta. In questo modulo, inizialmente a macchina ferma, il candidato impara ad accelerare e comprenderne gli effetti sui contagiri. L'Istruttore Virtuale segue il candidato e pone gli

obiettivi da raggiungere (esempio: mantenimento giri motore) e lo corregge se devia eccessivamente dalla richiesta.

Negli esercizi successivi, vengono riproposti nuovi obiettivi sull'acceleratore con la macchina in movimento, introducendo gradualmente l'utilizzo del freno in presenza di dossi e semafori.

### USO FRIZIONE

### MODULO 2



Uso frizione - partenza



Uso frizione - parti e arresta il veicolo

In questo secondo modulo, gli esercizi sono dedicati completamente al corretto uso della frizione e alla sua sensibilizzazione in un rettilineo infinito in assenza di ostacoli. Questo modulo si completa con la fase d'introduzione al

cambio, attraverso l'inserimento delle marce a veicolo fermo, per acquisire familiarità con lo schema ad H con l'obiettivo di automatizzare la manovra.

### MODULO 3



Uso cambio - inserisci e scala le marce



Uso cambio - scala le marce frenando

### USO CAMBIO

In questo terzo modulo si riprende l'insegnamento dell'utilizzo del cambio con la macchina in movimento, e l'uso contemporaneo del volante e della pedaliera.

Si propongono esercizi di inserimento crescente e decrescente delle marce, anche in discesa per comprendere l'effetto di decelerazione delle marce.

### USO VOLANTE

### MODULO 4



Uso volante - posizione corretta delle mani



Uso volante - curve ad angolo retto

In questo ultimo modulo propedeutico vengono proposti cinque esercizi dedicati all'utilizzo corretto del volante e della corretta posizione delle mani.

Partendo dallo slalom tra i coni fino agli esercizi all'interno di un percorso con curve ad angolo retto, in cui vengono introdotte

difficoltà incrementali (esempio: doppia corsia, traffico, guida notturna).

Il candidato mentre esegue questi esercizi, simultaneamente vede sullo schermo il corretto posizionamento delle mani che dovrebbe tenere durante la manovra.

# I simulatori SIDA DRIVE al servizio della formazione dei conducenti professionali

Partita la seconda fase del progetto Guidiamo Sicuro promosso dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori per la formazione pratica, con simulatore di guida della linea SIDA DRIVE, di 1800 conducenti professionali.

E' del primo di aprile 2022 il via ufficiale della seconda fase del progetto "Guidiamo sicuro", promosso dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori e coordinato da RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti spa. Il progetto punta alla **formazione ed all'aggiornamento professionale dei conducenti di mezzi pesanti verso una guida più sicura ed eco sostenibile**.

Far crescere le competenze e le conoscenze degli autisti, non solo in tema di guida sicura ma anche di guida ecosostenibile, è la principale finalità di questo progetto che ha visto, nella prima fase di formazione teorica, la partecipazione di **1800 autisti provenienti da aziende iscritte all'Albo con sede in tutta Italia** grazie anche a Confartigianato e la collaborazione del Consorzio CTS.

Questi autisti stanno ora affrontando la seconda parte del progetto che si focalizza sulla formazione pratica. Attraverso **l'utilizzo di simulatori di guida** e con l'affiancamento di tutor esperti, potranno affinare le competenze in situazioni di emergenza ed apprendere le tecniche di guida migliori per la riduzione dei consumi di carburante.

Autosoft Multimedia, produttrice dei simulatori SIDA DRIVE, si è aggiudicata la gara relativa alla erogazione della formazione pratica con simulatori di guida.

Durante la formazione pratica, ciascuno dei 1800 conducenti da formare dovrà sostenere due sessioni di guida su simulatore. Una sessione di guida sicura ed una di

guida ecosostenibile.

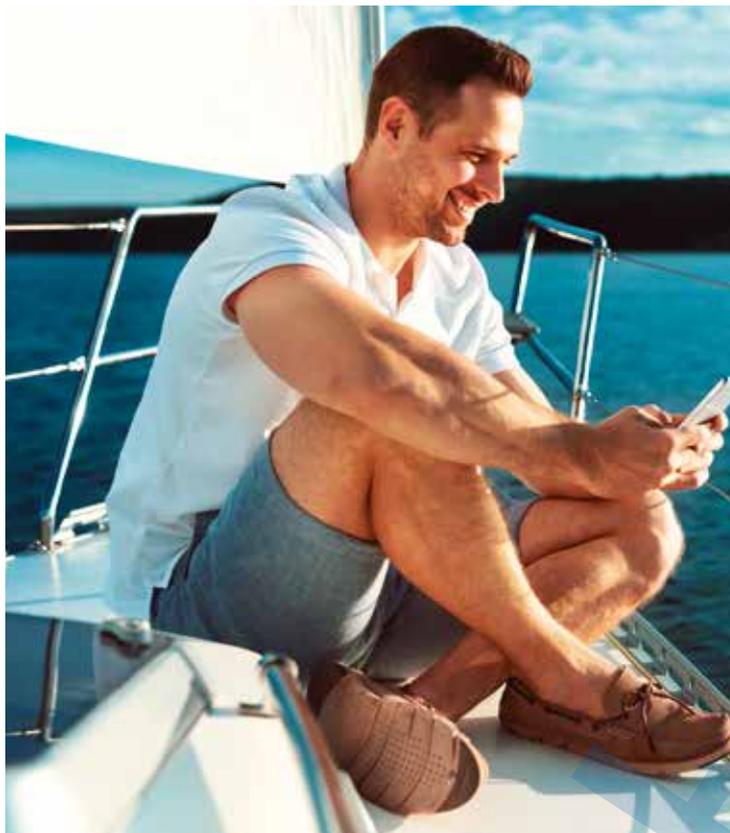
Nella **sessione di guida sicura**, le principali tipologie di simulazione riguarderanno esercizi specifici rivolti a: rafforzare la capacità di reazione in presenza di un ostacolo improvviso, in cui diventa indispensabile una frenata di emergenza; prendere consapevolezza della percezione degli stimoli nel processo di frenata; saper gestire e definire corretta la distanza di sicurezza dal veicolo che precede in funzione della velocità ed in termini di tempo con un riferimento corretto della strada. In base alle situazioni proposte dal simulatore, dovranno "allenarsi" ed acquisire la capacità di saper applicare una guida preventiva per anticipare e gestire al meglio eventuali situazioni di emergenza.

Nella **sessione di guida ecosostenibile** ogni conducente, assistito al simulatore da un istruttore esperto, affronterà un identico percorso per due volte, così da confrontare i risultati di uno stile di guida istintivo con quelli (migliorativi in termini di consumi e di performances), di uno stile di guida ecosostenibile. La finalità di questa sessione è quella di ridurre i consumi di carburante, le emissioni di CO2 e l'usura del veicolo. L'istruttore aiuterà i conducenti ad evidenziare i margini di miglioramento di ciascuno e le tecniche da applicare per ottenere uno stile di guida ecosostenibile.

I risultati di ogni esercizio saranno raccolti e inseriti in un data base per monitorare le prestazioni dei conducenti.

Questo progetto rappresenta il **primo vero e importante riconoscimento della validità e della efficacia dell'impiego dei simulatori di guida nella formazione professionale dei conducenti**.





## Nuovi esami della patente nautica, fast & smart.

Vediamo le principali novità che hanno preso avvio il 1° giugno 2022

**Il 1° giugno 2022 sono stati inaugurati gli esami per la patente nautica con le nuove modalità, indicate nel Decreto MIMS del 10 agosto 2021, e con i nuovi quiz, contenuti nel Decreto direttoriale 31 maggio 2022.**

**Si tratta di un importante passo avanti nel nostro settore, all'insegna di una maggiore semplicità ed efficienza, che dovrebbe portare alla richiesta e al rilascio di un maggior numero di patenti nautiche.**

Le scuole nautiche hanno ottenuto quello che chiedevano da tempo: **di avere degli esami uniformi su tutto il territorio nazionale, di introdurre l'obbligo di un certo numero di ore di pratica, di semplificare e velocizzare le procedure per il rilascio, di eliminare dai quiz le domande più astratte e i concetti ormai superati.**

E così è stato.

La bontà di tutta la riforma la si vedrà tra qualche mese, quando il sistema verrà applicato a regime e si vedranno i primi risultati pratici.

Per gli insegnanti delle scuole nautiche, la novità più importante è data dall'**unificazione del listato quiz, che è unico e identico sia per coloro che vogliono conseguire la patente nautica senza limiti, sia per coloro che vogliono limitarsi alla patente entro le 12 miglia.**

La differenza dell'esame tra la patente entro le 12 miglia e la patente senza limiti è data solo dalla prova preliminare.

Nel caso della patente **entro 12 miglia**, si deve sostenere una **prova a quiz su elementi di carteggio nautico**. Si tratta di 5 semplici quesiti a risposta singola, e per essere promossi occorre un minimo di 4 risposte esatte – l'esame è analogo a quello precedente, e si svolge su cartine in formato A3 che riproducono la carta nautica 5D. I candidati, con questa prova preliminare, devono dimostrare di saper leggere correttamente le coordinate geografiche di un punto, di conoscere la relazione tra velocità, spazio e di saper calcolare l'autonomia in relazione alla potenza del motore e alla quantità residua di carburante.

Nel caso della **patente senza limiti**, rimane invece la **prova di carteggio nautico**, più difficile, da sostenere ancora sulle carte nautiche. In questo caso ci sono 4 quesiti in-

dipendenti e la prova si intende superata con un minimo di 3 risposte esatte.

Entrambe le categorie di candidati, passano poi al quiz base, che è un questionario fatto con 20 quesiti a risposta alternativa (2 falsi e uno vero), che viene superato se vengono date almeno 16 risposte esatte.

I candidati alla **patente vela** sostengono **una ulteriore prova a quiz**, che consiste in 5 quesiti a risposta singola: passa chi dà almeno 4 risposte esatte.

C'è poi la prova pratica, che però a differenza di quello che avveniva prima, non prevede più anche domande sulla teoria, in quanto i candidati che arrivano a questo punto dell'esame hanno già dimostrato di avere le conoscenze teoriche necessarie.

L'esame, nel suo complesso, risulta molto più facile rispetto a quello precedente, perché per quanto riguarda la prova preliminare dei quiz sugli elementi di carteggio nautico, **è aumentato il tempo per sostenerlo (da 15 minuti a 20 minuti)** e ora si può fare un errore mentre prima non erano consentiti errori.

Anche i 20 quiz base, oltre a essere stati semplificati e "depurati" delle parti più nozionistiche e astratte, **consentono di commettere un errore in più rispetto a prima**: ora si è promossi con 16 risposte esatte, mentre prima le risposte esatte dovevano essere 17.

Anche l'introduzione dei quiz per l'estensione vela permette una maggiore oggettività dell'esame: ricordiamo che prima le domande teoriche erano rivolte nel corso della sessione pratica dell'esame, con tutte le incognite dovute alle componenti emotive e caratteriali sia del candidato che dell'esaminatore.

## I nuovi contenuti dei quiz

Già dall'allegato A del decreto MIMS del 10/8/2021 era evidente il cambio del programma d'esame, con il taglio delle parti più teoriche **in favore di parti più pratiche**, come le manovre e la condotta di navigazione, le sanzioni in caso di conduzione sotto l'influenza dell'alcol e delle sostanze psicotrope, gli interventi non specialistici in caso di irregolarità e piccole avarie.

Dal listato quiz sono state cancellate tutte le domande relative a:

- teoria della stabilità, metacentro e altezza metacentrica
- nomenclatura dettagliata dell'ancora
- concetti semplicemente nozionistici, da imparare a memoria

Di contro, saltano subito all'occhio le seguenti **novità**:

- nuovi quiz sulle sanzioni
- nuovi quiz sui flap e sul loro effetto sulla stabilità delle imbarcazioni, sul motore a idrogetto, sul vhf e sul dsc, sui nuovi tipi di ancore, sulla regolazione del trim

- nuove domande sulla navigazione con tempo cattivo, sull'abbandono nave, sui dispositivi di sicurezza obbligatori
- nuovi quesiti sul comportamento corretto da adottare in prossimità delle spiagge e nei porti
- più domande sulle aree marine protette e sulla corretta gestione dei prodotti inquinanti

Insomma, tutto sembra stato impostato in modo da formare comandanti in grado di affrontare ogni tipo di emergenza con cognizione di causa. Una volta, era piuttosto importante sapere fare il carteggio con compasso e squadretta, ma ormai per tracciare rotte si usano i gps, ed è più importante saper usare bene quelli.

Certamente, un minimo di teoria è giusto continuare a studiarlo, perché le macchine e l'elettronica possono sempre "abbandonarci" nel momento meno opportuno, ma è molto più importante che chi conduce un'imbarcazione sappia davvero ottemperare ai doveri di un **buon comandante e un buon cittadino, attento ai bisogni delle persone e alla tutela dell'ambiente.**

## La nuova procedura dell'esame

### OBBLIGO DI 5 ORE DI MANOVRE

Per quanto riguarda la procedura, innanzitutto c'è l'obbligo per tutti i candidati di fare **5 ore di manovre, certificate**.

Queste ore di pratica sono obbligatorie già dallo scorso ottobre, e sanciscono la qualità del lavoro delle scuole nautiche, e il riconoscimento dell'importanza del loro ruolo da parte dello Stato.

Per "scuole nautiche" si intendono anche i consorzi e gli istituti tecnici. Inoltre, le 5 ore di manovre sono obbligatorie per ciascuna tipologia di patente: il che si traduce, nel caso di estensione da motore a vela, nell'obbligo di 5 ore ulteriori di manovre su imbarcazioni a vela.

L'attestazione ha validità "limitata al periodo di vigenza della domanda di ammissione agli esami", dunque, nel caso il candidato venga bocciato, **quando rifarà tutta la domanda di ammissione, dovrà rifare anche queste faticose 5 ore**. Le manovre possono essere svolte, comunque, anche dopo la presentazione della domanda di ammissione: vale a dire, che al momento della domanda di ammissione, non è obbligatorio presentare la certificazione delle 5 ore.

### POSSIBILITÀ DI RIPETERE L'ESAME PER UNA VOLTA

Viene ammessa la possibilità di sbagliare, almeno una volta: o all'esame di teoria, o a quello di pratica.

Se il candidato viene bocciato, può ripetere l'esame senza ulteriori oneri tributari, purché siano decorsi almeno 30 giorni dalla data della prova che ha avuto esito negativo, esattamente come accade per la patente B.

### CONSENTITO IL RIAPPORTO DELL'ESAME DI TEORIA

Sempre analogamente alle procedure delle patenti di guida, il candidato che entro i termini di validità della domanda di ammissione agli esami, abbia ottenuto l'idoneità alla prova scritta ma non abbia superato la prova pratica, può presentare una nuova domanda entro trenta giorni dalla scadenza della precedente per sostenere la sola prova pratica. Scaduti inutilmente anche i termini di validità della nuova domanda, essa è archiviata. Quando il candidato che non abbia superato la seconda prova (pratica) presenti una nuova istanza di esame entro e non oltre trenta giorni dalla scadenza della precedente, è tenuto a sostenere la sola prova pratica.



### STRUMENTI COMPENSATIVI PER I DSA E PER LE PERSONE DIVERSAMENTE ABILI

I candidati al conseguimento delle patenti nautiche di categoria C e i candidati con disturbi specifici dell'apprendimento (DSA), all'atto della presentazione della domanda di ammissione agli esami, possono richiedere l'applicazione di misure personalizzate compensative per lo svolgimento delle prove di esame, che si traduce in un 30% in più del tempo per lo svolgimento della prova oppure la possibilità di scegliere la modalità dell'esame orale.

### PROCEDURE SNELLE PER ABBREVIARE E FINALIZZARE L'ESAME

Si tratta dell'innovazione più "spinta" di tutta la nuova procedura: viene data **la possibilità per il candidato, in sede di esame, di "convertire" la patente richiesta in una di categoria "inferiore", causa mancato superamento di una singola prova.**

### Esempi:

a) all'esame per il conseguimento della patente nautica senza alcun limite dalla costa, il candidato può richiedere di proseguire l'esame finalizzandolo al conseguimento della patente nautica entro 12 miglia dalla costa sostenendo, a tale scopo, il quiz su elementi di carteggio se non ha in precedenza superato la prova di carteggio

b) all'esame per il conseguimento della patente nautica con estensione vela, il candidato che non ha superato il solo quiz vela, in alternativa alla ripetizione della prova scritta, ha la possibilità di proseguire l'esame per conseguire la patente limitata alle sole unità da diporto a motore.

In caso di bocciatura, malgrado le "scorciatoie" proposte, nel momento in cui il candidato deve ripetere le prove di esame, si farà riferimento a quelle previste per la tipologia di patente per cui ha fatto domanda di ammissione.

ABILITAZIONI	TEST D'ESAME	MODALITÀ	TEMPISTICA
navigazione entro le 12 miglia dalla costa, con abilitazione relativa alle sole unità da diporto a motore	1. Quiz su elementi di carteggio nautico	5 quesiti a risposta singola (promozione con min. 4 risposte esatte)	20 minuti
	2. Quiz base	20 quesiti a risposta alternativa (promozione con min. 16 risposte esatte)	30 minuti
navigazione entro le 12 miglia dalla costa, con abilitazione relativa alle unità da diporto a vela, a motore ed a propulsione mista	1. Quiz su elementi di carteggio nautico	5 quesiti a risposta singola (promozione con min. 4 risposte esatte)	20 minuti
	2. Quiz base	20 quesiti a risposta alternativa (promozione con min. 16 risposte esatte)	30 minuti
	3. Quiz vela	5 quesiti a risposta singola (promozione con min. 4 risposte esatte)	15 minuti
navigazione senza alcun limite dalla costa, con abilitazione relativa alle sole unità da diporto a motore	1. prova di carteggio nautico	4 quesiti indipendenti (promozione con min. 3 risposte esatte)	60 minuti
	2. Quiz base (solo in assenza di abilitazione entro le 12 miglia)	20 quesiti a risposta alternativa (promozione con min. 16 risposte esatte)	30 minuti
navigazione senza alcun limite dalla costa, con abilitazione relativa alle unità da diporto a vela, a motore ed a propulsione mista	1. prova di carteggio nautico	4 quesiti indipendenti (promozione con min. 3 risposte esatte)	60 minuti
	2. Quiz base (solo in assenza di abilitazione entro le 12 miglia)	20 quesiti a risposta alternativa (promozione con min. 16 risposte esatte)	30 minuti
	3. Quiz vela	5 quesiti a risposta singola (promozione con min. 4 risposte esatte)	15 minuti

# Sono passati 5 anni, è tempo di rinnovi



I primi corsi di formazione sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali e analogici si sono tenuti nel 2017: è tempo dunque di richiamare in aula gli allievi per l'aggiornamento quinquennale

Cinque anni possono volare in un attimo o rappresentare un'eternità: la sensazione del tempo che passa è soggettiva, come tutto, ma la tecnologia fa passi da gigante e impone aggiornamenti periodici e continui. È anche il caso del tachigrafo, che ha mutato faccia e funzionalità nel corso di questi anni, ragione per cui il corso di aggiornamento è utile e necessario, oltre che obbligatorio per legge.

Con il decreto dirigenziale DD MIT del 12 dicembre 2016, i colleghi ricorderanno, è stato specificato il modo per le imprese di trasporto di assolvere agli obblighi di formazione nei confronti dei propri conducenti. L'obbligo è contenuto nell'art. 33 del Reg. (UE) n. 165/2014, ma era già presente nel Reg. 561/2006 e nell'art. 174 del Codice della Strada.

Le imprese di autotrasporto sono corresponsabili delle infrazioni commesse dai propri conducenti soprattutto se non dimostrano di avere provveduto alla loro **formazione** e di avere loro consegnato adeguate **istruzioni**. Ma come dimostrarlo? Proprio attraverso l'organizzazione dei corsi di formazione conformi ai dettami ministeriali.

La domanda più frequente da parte di tutti è: "I corsi sono obbligatori?". La migliore risposta da dare è questa: **le imprese sono obbligate a far frequentare tali corsi di formazione ai propri conducenti se vogliono rispettare le disposizioni dell'art. 33 del Reg. 165/2014.**

**In altre parole, i corsi sono obbligatori dal momento che la formazione è obbligatoria:** essi permettono alle imprese di essere sollevate dalle responsabilità in caso di infrazioni commesse dai propri conducenti. Sappiamo, perché stabilito in diversi punti da diverse leggi, che le imprese vengono spesso chiamate in causa in caso di infrazioni o peggio ancora di incidenti stradali che coinvolgono i loro conducenti. Le conseguenze legali ed economiche legate a questo fatto sono sempre pesanti, anche per le realtà aziendali più virtuose che cercano di operare nel pieno rispetto delle regole.

Ben venga allora la possibilità di essere sgravate da questo onere organizzando corsi di istruzione completi ed

esaurienti per i propri conducenti.

Resta implicito che i conducenti, per poter circolare e lavorare, non devono avere a bordo nessun documento che attesti la frequenza a tali corsi: sono le imprese che devono dimostrare di averli istruiti sul tachigrafo prima di farli circolare e lavorare.

Le imprese dimostrano di avere rispettato gli obblighi dell'art. 33 del Reg. 165/2014/UE adempiendo ad una serie di operazioni. Innanzitutto, devono far partecipare il proprio personale ai corsi sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali e analogici di cui al D.D. Prot. 215 del 12/12/2016 (durata minima 8 ore, validità 5 anni, soggetti abilitati: autoscuole, associazioni di categoria, enti accreditati). Al termine dei corsi viene rilasciato un certificato individuale della validità di 5 anni. Ogni anno le imprese consegnano agli autisti hanno frequentato il corso, **un documento con le istruzioni adeguate** circa le norme di comportamento – il documento vale 1 anno solo perché contiene le informazioni più aggiornate sulla materia.

Le imprese devono inoltre fare verifiche periodiche sull'attività dei conducenti almeno ogni 90 giorni (che si traduce nello scarico dei dati del tachigrafo ogni 90 giorni e comunque sempre prima che l'autista lasci l'impresa) al seguito delle quali l'impresa rilascia un resoconto scritto, sempre ogni 90 giorni, che deve essere controfirmato dal conducente e conservato presso la sede dell'impresa per almeno 1 anno.

Ricordiamo che le autoscuole abilitate ai corsi della CQC in automatico sono già autorizzate a svolgere questo tipo di corsi.

Per organizzarli, SIDA rende disponibile **SIDA FormAzienda Tachigrafo, completo di simulatore informatico** e l'agile guida per i conducenti: **SIDA Pronuario Tachigrafo** che equivale al documento con le istruzioni adeguate citato dalla normativa.

## Il materiale didattico SIDA per i corsi sul buon funzionamento del tachigrafo

### In AULA

- strutturato in 8 ore
- conforme ai 10 punti del programma ministeriale
- dotato di simulatore informatico



### AI CONDUCENTE

- certificato individuale di partecipazione
- SIDA Prontuario Tachigrafo



### Il simulatore informatico di SIDA FormAzienda Tachigrafo in 6 punti

1) gestisce il tempo: l'utente può spostare l'ora, in questo modo il fattore tempo non è più un problema e può simulare la guida per tutto il tempo desiderato

2) è sviluppato in collaborazione con VDO, azienda multinazionale leader nella produzione di tachigrafi professionali

3) permette di esercitarsi su diversi modelli - così come avviene nella realtà dell'autista che può guidare su diversi veicoli - in quanto riproduce il funzionamento di ben 4 tachigrafi digitali VDO: versioni 1.3, 2.0, 3.0 e 4.0

4) simula tutte le operazioni del conducente: inserimento manuale dei dati, funzione treno/traghetto, funzione out of scope, cambio attività, scelta della lingua, modifica paese di partenza/arrivo, modifica ora locale, solare, legale e UTC

5) simula la stampa dinamica, utile in caso di controlli delle forze dell'ordine; gestione delle stampe

dinamiche (del conducente, del veicolo, ecc.), eccesso di velocità e V-profilo

6) stampa cartacea dello scontrino digitale generato con il simulatore tachigrafo: la simulazione si trasforma in realtà con uno scontrino in tutto e per tutto uguale a quello vero

## Imparare a utilizzare il tachigrafo con il simulatore

Il simulatore informatico del tachigrafo digitale serve a non fare errori e rimanere padroni dello strumento senza diventarne schiavi

Il tachigrafo è uno strumento per controllare i tempi di guida e di riposo degli autisti, obbligatorio sui veicoli merci di massa maggiore alle 3,5 t e sugli autobus. Sui nuovi modelli di veicolo è digitale, appare come un piccolo computer, mentre sui vecchi modelli è ancora analogico, con un pennino che registra, tracciando, le diverse attività dell'autista su dischi di carta.

L'avvento del digitale ha semplificato molte procedure, ma ne ha complicate altre.

Ora, più che in passato, è importante non fare errori.

**La velocità va di pari passo con la dimestichezza. Essere smart non è solo una condizione privilegiata ed invidiabile, è una condizione obbligatoria in tanti settori della nostra vita, privata e professionale.**

Ma per chi utilizza il computer di rado, e non è avvezzo alle nuove tecnologie, usare il cronotachigrafo digitale può diventare un incubo. Perché si tratta di uno strumento di controllo che non ammette errori o dimenticanze, ed implacabile registra tutto, perché così ha previsto la legge in tutta Europa.

**Il tachigrafo digitale è dunque uno strumento realmente utile e prezioso, ma a patto di saperlo usare correttamente.** Se le informazioni note al conducente sono poche e confuse, il rischio di incorrere in qualche

infrazione è davvero molto alto.

Ben venga dunque l'obbligo di una formazione adeguata sul tachigrafo: per diffondere la cultura della legalità, abituare gli utenti alle nuove tecnologie, fare cultura stradale. Perché in una società che sta facendo nascere più macchine che uomini, una formazione teorica e tecnica sull'uso di determinati strumenti ormai è diventata fondamentale. **Per rimanere padroni degli strumenti, e non diventarne schiavi.**

Come chi utilizza determinate attrezzature da lavoro è obbligato a ricevere un corretto training - teorico e tecnico - su di esse, così chi utilizza il tachigrafo è obbligato a saperne logica e funzionamento.

Attraverso l'allenamento su un adeguato simulatore che ne riproduce le funzionalità interamente, senza nessun altro rischio, si ha modo di familiarizzare con la nuova tecnologia a costo e rischio zero. Come il pilota aeronautico si esercita sul simulatore prima di mettersi alla guida di un velivolo, così anche il conducente professionista si esercita sul simulatore prima di inserire dati nell'apparecchio reale.

I simulatori avranno sempre più importanza nella nostra società, perché "addestrano" all'uso corretto delle macchine, sempre più presenti nella vita di tutti.

## IL SIMULATORE PER...



### ■ insegnare facendo vedere

Per fare capire il reale funzionamento di qualsiasi processo legato al tachigrafo, non c'è miglior modo che DIMOSTRARLO ovvero farlo vedere, con esempi pratici, personalizzati e interattivi.



### ■ abbattere le barriere linguistiche

Un compito arduo in particolare quando lo si deve insegnare a conducenti professionali di diverse nazionalità che parlano lingue straniere.

Lo strumento migliore è sempre rappresentato dai simulatori che superano tutte le barriere linguistiche e mostrano esattamente i singoli passi, permettendo di esercitarsi potendo sbagliare e non dovendo "aspettare" il passare del tempo dei tachigrafi reali.



### ■ risparmiare minuti preziosi

I tachigrafi digitali controllano i singoli minuti di guida dei conducenti professionali, con l'obiettivo del rispetto dei tempi di riposo e di diminuire gli incidenti stradali dovuti a stanchezza.

Tanti minuti di guida non effettiva in una giornata, si sommano sottraendo tempo di viaggio alla guida professionale; per questo è importante insegnare, o meglio, FAR VEDERE cos'è e come attivare la "FUNZIONE OUT" sul tachigrafo digitale quando si entra in un cantiere o in un'area privata.

## Conoscere il tachigrafo è il primo passo per utilizzarlo a nostro vantaggio, i corsi devono servire a questo

Chi lavora nel settore trasporti riconosce nel tachigrafo l'indubbio merito di avere dato un freno alla folle abitudine di costringere alla guida per decine di ore consecutive gli autisti, sfruttati dalle imprese all'inverosimile per trarre il massimo profitto, perché un camion fermo costa tanto, mentre un camion continuamente in marcia è sicura fonte di guadagno. I detrattori dello strumento sono di solito gli stessi personaggi privi di scrupoli che temono il crollo dei loro affari a seguito del rispetto del regolamento CE 561/2006. **Gli utilizzatori ultimi del tachigrafo sono quelli che più ne dovrebbero riconoscere i benefici: in tal modo anche l'obbligo diventa un piacere e diventa tutto più semplice.**

Sapere che il cronotachigrafo è uno strumento che aiuta nella pianificazione delle trasferte di lavoro e non

le ostacola: trasmettere questo concetto è il primo passo per diffondere realmente la cultura della sicurezza stradale senza fare del buonismo gratuito e superficiale. Perché le deroghe ci sono, i tempi massimi di guida sono ragionevoli, la normativa europea è elastica quel tanto che basta per fare l'auttrasportatore rispettando il diritto degli autisti di continuare ad avere una vita dignitosa.

Ben vengano dunque i corsi, se a beneficiarne saranno gli autisti in prima battuta ma in generale tutti noi in qualità di conducenti e/o utenti della strada.



## I corsi di SIDA per i formatori

SIDA organizza corsi di formazione professionale rivolti a formatori, insegnanti di autoscuole, preposti e consulenti aziendali dedicati al buon utilizzo dei tachigrafi digitali.

I corsi professionali organizzati da SIDA FORMAZIONE in stretta collaborazione con VDO si articolano in due livelli: il I livello consiste nella formazione dedicata ai formatori che insegneranno ai conducenti, mentre il II livello inclu-

de la formazione dedicata ai docenti per formare preposti, flotte e consulenti aziendali tenuti da formatori VDO.

Dal 2016 SIDA ha realizzato i corsi di 1° livello nelle principali città d'Italia: questi corsi hanno mostrato come l'insegnamento in aula coadiuvato dall'uso dei simulatori informatici rappresentano la formula vincente per un apprendimento efficace.

Per conoscere i prossimi corsi di formazione Tachigrafo di SIDA, inviare una mail a [formazione@patente.it](mailto:formazione@patente.it).

## Nuove norme di accesso alla professione ed al mercato: ecco che cosa cambia (in pillole)

Nel corso di questi primi mesi del 2022 sono entrate in vigore alcune norme che modificano le regole dell'accesso alla professione ed al mercato. In questo articolo facciamo il punto della situazione con un breve riepilogo delle principali novità.

Negli ultimi mesi sono entrate in vigore alcune disposizioni previste dal Regolamento UE 2020/1055 che ha modificato le norme europee che regolano l'attività di trasporto su strada (Reg CE n. 1071/2009) e le norme comuni per l'accesso al mercato internazionale di trasporto su strada (Reg. CE n. 1072/2009).

Il legislatore italiano, per dare attuazione a queste norme, ha provveduto ad emanare un Decreto direttoriale (del 08/04/2022 prot. 145) ed una Circolare applicativa (n. 3738 del 13/05/2022). E' inoltre in corso di approvazione il disegno di legge di delegazione europea 2021 con il quale verranno adottati uno o più decreti legislativi per l'adeguamento della normativa nazionale ai regolamenti (CE) n. 1071/2009, 1072/2009 e (UE) 2020/1055.

I principali aspetti su cui interviene il Regolamento 2020/1055 riguardano:

**1)** L'obbligo di licenza comunitaria per i trasporti internazionali effettuati con mezzi di mcpc da 2,5

t a 3,5 t: a partire dal 21 maggio 2022 tutte le imprese di autotrasporto su strada per conto terzi che operano con veicoli di mcpc tra 2,5 t e 3,5 t devono richiedere il rilascio della licenza comunitaria per effettuare trasporti internazionali.

Questo implica:

- l'iscrizione al REN
- la presenza di un gestore dei trasporti con licenza per il trasporto internazionale

**2)** Modifica della disciplina di accesso al mercato

Le modifiche introdotte con il Reg. 2020/1055 rendono più severe le norme che riguardano l'onorabilità e lo stabilimento. Di conseguenza, già dal 21 febbraio 2022, gli Stati UE non possono chiedere requisiti ulteriori per l'accesso al mercato, oltre quelli previsti dal Reg. (CE) 1071/2009.

Questo implica:

- la presenza dei 4 requisiti richiesti per l'esercizio dell'attività (onorabilità, stabilimento, idoneità finan-

ziaria e idoneità professionale)

- la decadenza delle norme di "accesso al mercato".

Riguardo ai requisiti per l'esercizio dell'attività, ecco un breve riepilogo di alcune delle principali novità:

### Onorabilità:

La perdita dell'onorabilità può essere causata anche a seguito di violazioni **al diritto tributario, alle norme sul distacco dei lavoratori, alle norme di cabotaggio, alle obbligazioni contrattuali**; le autorità di uno Stato membro in cui l'impresa ha sede può disporre ispezioni nei locali dell'impresa in caso di condanne disposte in altri stati. Eventuali condanne saranno annotate nell'**ER-RU** (registro elettronico delle imprese comunitarie di autotrasporto) che però in Italia non è ancora stato implementato. Nel caso di **gestore inidoneo**, per la riabilitazione occorre la frequenza ad una formazione di 3 mesi o il superamento di un esame, non prima che sia trascorso un

anno dalla perdita dell'onorabilità.

### Stabilimento:

presso la sede effettiva e stabile l'impresa conserva i **documenti, anche in formato elettronico** e, tra gli altri, quelli contenenti dati relativi alla distribuzione e al **distacco** dei conducenti, oltre quelli relativi al **cabotaggio**. L'attività di natura tecnica relativa alla gestione dei veicoli deve svolgersi all'interno dello Stato membro di stabilimento. I veicoli devono essere organizzati in modo da garantire il **rientro in una sede dello stato membro al massimo entro 8 settimane dalla partenza**. Veicoli e conducenti devono essere **proporzionati alla struttura dell'impresa e al volume delle operazioni di trasporto effettuate**, pena la sospensione o la revoca dell'attività. La dimostrazione del requisito viene assolta con dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà insieme alla domanda di autorizzazione alla professione di trasportatore su strada di merci.

**Idoneità finanziaria:**

Dal 21 febbraio 2022 i nuovi requisiti di idoneità finanziaria (che va dimostrata annualmente), sono:

Per il primo autoveicolo:	Per gli autoveicoli ulteriori rispetto al primo:
9000 euro	5000 euro per ogni autoveicolo ulteriore o insieme di veicoli di massa superiore a 3,5 t
9000 euro solo se l'azienda di trasporto merci utilizza un solo veicolo di massa superiore a 1,5 t e fino a 3,5 t	900 euro per ogni autoveicolo ulteriore o insieme di veicoli di massa superiore a 1,5 t e fino a 3,5 t

**Idoneità professionale:**

L'obbligo di licenza comunitaria è esteso anche alle aziende che effettuano trasporti internazionali con veicoli di massa superiore a 2,5 t. Dunque, anche in queste aziende occorre un **gestore dei trasporti con attestato di idoneità professionale per il trasporto internazionale**.

Le imprese che operano solo con veicoli di mcpc oltre 2,5 t e fino a 3,5 t possono ottenere l'idoneità professionale per il trasporto internazionale in 3 modi:

Modalità di conseguimento dell'idoneità professionale internazionale:	Requisiti per richiedere l'attestato
<b>in esenzione:</b> l'abilitazione viene riconosciuta d'ufficio presentando domanda di dispensa dall'esame	attestato di idoneità valido per i trasporti nazionali + esperienza dimostrata e continuativa di 10 anni prima del 20/08/2020 in imprese con veicoli di mcpc oltre 2,5 t e 3,5 t
con <b>esame semplificato integrativo</b>	attestato di frequenza al corso professionalizzante di 74 ore al 20/08/2020 + Diploma
con <b>corso integrativo di 30 ore + esame semplificato integrativo</b>	attestato di frequenza al corso professionalizzante di 74 ore al 20/08/2020 NO Diploma

I singoli stati UE hanno la facoltà di organizzare un aggiornamento periodico dei gestori dei trasporti ogni 3 anni.

Riguardo a questa disposizione del Reg. 2020/1055 siamo in attesa di conoscere se il Ministero darà attuazione a questa facoltà.

Tutti i prodotti SIDA dedicati all'accesso alla professione sono aggiornati con le novità dell'accesso alla professione ed al mercato.

Per informazioni di carattere commerciale potete contattare gli uffici SIDA Autosoft (amministrazione@patente.it).

**Normativa di riferimento:**

Tutte le norme che abbiamo citato in questo articolo sono consultabili gratuitamente dal sito [www.patente.it](http://www.patente.it)

Reg. UE 2020/1055:

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4227>

Reg CE n. 1071/2009:

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=1265>

Reg. CE n. 1072/2009:

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=1266>

Decreto direttoriale del 8/4/2022 prot. 145:

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4578>

Circolare n. 3738 del 13 maggio 2022 :

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4591>

## WEBINAR DI FORMAZIONE INTERATTIVI & PARTECIPATIVI

Sempre aggiornati con i nostri webinar formativi online

Per conoscere e imparare a utilizzare tutte le funzionalità dei software SIDA

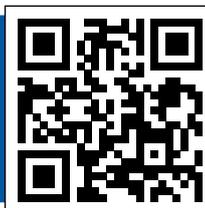
**DA SETTEMBRE 2022!**

<p>corso <b>1</b></p>  <p>PagoPA: utilizzo, fatturazione e contabilità</p>	<p>corso <b>2</b></p>  <p>FormAzienda Tachigrafo</p>	<p>corso <b>3</b></p>  <p>Nuova Linea Nautica 2022</p>
<p>corso <b>4</b></p>  <p>SIDA Quiz App</p>	<p>corso <b>5</b></p>  <p>SIDA Meet e Aula Interattiva</p>	<p>corso <b>6</b></p>  <p>Foto, Firma e Trasmissione</p>
<p>corso <b>7</b></p>  <p>Nuova Agenda Guide</p>	<p>corso <b>8</b></p>  <p>I migliori strumenti didattici per la nuova CQC</p>	<p>corso <b>9</b></p>  <p>FormAzienda Carico Sicuro</p>
<p>corso <b>10</b></p>  <p>SIDA Gestione Contabilità I° Parte</p>	<p>corso <b>11</b></p>  <p>SIDA Gestione Contabilità II° Parte</p>	<p>corso <b>12</b></p>  <p>Prenota Esami</p>

- **online:** con la piattaforma Zoom;
- **interattivi e partecipativi:** tutti i partecipanti avranno il video e l'audio attivo per favorire un'interazione continua con i formatori e poter porre domande per un più efficace e diretto apprendimento;
- **personalizzati:** i partecipanti potranno scegliere di attivare la funzione TeamViewer per condividere lo schermo e ricevere una formazione personalizzata.

Tutti i programmi dettagliati dei  
singoli corsi e registrazione su:

**INQUADRA e ISCRIVITI**



# Nuova linea NAUTICA 2022

A MOTORE E A VELA



## La nuova Patente Nautica

Il Decreto MIMS del 10/08/2021 ha rinnovato le modalità e i programmi d'esame per le Patenti Nautiche uniformandoli su tutto il territorio Nazionale.

Il nuovo esame è costituito da due sezioni:  
- **BASE**, valido per tutte le patenti  
- **VELA**, per l'estensione per la patente nautica a vela.  
Un'ulteriore distinzione riguarda la preparazione all'esame:

- "entro le 12 miglia" con **quiz su elementi di carteggio nautico** e  
- "senza limite" con **prove di carteggio nautico**.

SIDA Autosoft Multimedia ha aggiornato la sua Linea didattica per la Nautica - sia software che editoriale - seguendo la nuova struttura dell'esame teorico, come previsto dal D.D. del 31/05/2022, per un insegnamento più preciso, focalizzato ed efficace.

## Accessori e kit nautici per i candidati



## Programmi didattici per la scuola nautica

### SIDA AULA Nautica



PARTE BASE PARTE VELA

### SIDA Guida Rapida Nautica



## Prodotti per il candidato

### SIDA Quiz Nautica



### MANUALE della patente nautica



### SIDA QUIZ APP Nautica

