

# L'Agenda

## del mese di dicembre 2020/gennaio 2021

**ADR: I PATENTINI IN  
SCADENZA DALLO SCORSO  
MARZO RESTANO VALIDI  
FINO A FEBBRAIO 2021**

**Accordi Multilaterali M329 e  
M330 del 23/10/2020**

Tra le tante proroghe di questi tempi "contagiosi", alcune riguardano gli Accordi multilaterali in tema di trasporto di merci pericolose su strada (ADR) e, più in particolare, il numero M330, relativo ai certificati di formazione professionale dei conducenti ADR, normalmente chiamati «patentini ADR». Questi documenti, se arrivavano a scadenza tra il 1° marzo 2020 e il 1° febbraio 2021, potranno continuare a valere fino al 28 febbraio 2021. E poi da sottolineare che gli autisti con il certificato scaduto potranno ugualmente circolare in tutti gli Stati contraenti l'ADR che hanno siglato questo Accordo. Anche i certificati del consulente per la sicurezza del trasporto di merci pericolose che presentano la stessa scadenza si intendono validi fino al 28 febbraio 2021 (al 3 novembre 2020 hanno firmato: Irlanda, Slovacchia, Francia, Rep. ceca; Germania, Regno Unito, Italia). Un altro importante accordo è l'M329, prosecuzione dell'Accordo M287, sottoscritto dall'Italia nel 2016 e scaduto il 1° agosto 2020. Il nuovo Accordo riguarda alcune semplificazioni per il trasporto di rifiuti, in particolare per la classificazione, l'imballaggio, la marcatura e le informazioni sul documento di trasporto (al 3 novembre 2020 hanno firmato soltanto Austria e Italia). Gli Accordi Multilaterali valgono per i trasporti nazionali all'interno dei territori dei Paesi firmatari di ogni

### SOMMARIO

- **ADR: i patentini in scadenza dallo scorso marzo restano validi fino a febbraio 2021**
- **Controllo dei mezzi ATP provenienti dall'estero**
- **Obblighi di pesatura container: nuovi oneri per chi ricorre al Metodo 2**
- **Esonero contributivo per aziende che non richiedono cassa integrazione**
- **Patenti: cambiano le conseguenze se l'esame avviene con veicolo con cambio automatico**
- **CQC in scadenza? Cambiano proroghe, regime delle assenze e formazione a distanza**
- **Le quote 2021 per l'Albo Autotrasporto**
- **La Commissione UE agli Stati membri: «Ecco come rispettare le Corsie Verdi alle frontiere»**
- **Commissione UE all'Italia: no alle multe per eccesso di velocità basate sul tachigrafo**

### SENTENZE

- **La Corte UE giudica scorretto il calcolo dei pedaggi tedeschi**

singolo Accordo, e per i trasporti inter-nazionali tra i medesimi Paesi.

**CONTROLLO DEI MEZZI ATP  
PROVENIENTI DALL'ESTERO**  
**Circolare MIT prot. 31657  
del 7/11/2020**

La Divisione 3 della DG della Motorizzazione ha preso in considerazione il tema delle procedure di rilascio delle attestazioni ATP relative ai "mezzi" (carrozzerie) provenienti dall'estero destinati al trasporto di derrate alimentari ricomprese nell'ATP.

Oltre a ricordare la Circolare MIT del 18 maggio 2001, si aggiunge ora che «non è possibile ammettere "mezzi" destinati al trasporto di derrate deperibili che non sono contemplati dal citato Accordo A.T.P., quali ad esempio i "mezzi" destinati al trasporto di derrate deperibili approvati con riferimento alla normativa nazionale del paese di provenienza, fatto salvo che con lo stesso non sia stato stipulato un preciso accordo bilaterale».

**OBLIGHI DI PESATURA  
CONTAINER: NUOVI ONERI  
PER CHI RICORRE AL METODO 2**  
**Circolare n.160 del Comando  
Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto del 27/10/2020**

Ci sono delle novità relativa alla pesatura dei container, effettuata in particolare con il Metodo 2. Per comprendere di cosa si tratta facciamo un breve riassunto delle puntate precedenti. Ricordiamo innanzi tutto che la dichiarazione VGM (Verified Gross Mass), riferita al peso del container ottenuto sommando il peso netto di merce,

materiale di imballo e di rizzaggio e il peso della tara del container, è stata resa obbligatoria dal luglio 2016 dal regolamento SOLAS visto il numero di incidenti che si verificavano sulla base di dichiarazioni non precise, perché è evidente che se un container pesa più di quanto dichiarato finisce per far saltare il bilanciamento dell'imbarcazione che lo andrà a ospitare. Così, oggi, chi deve imbarcare un container (di qualunque tipo sia, dagli standard ai tank fino ai flat racks) deve determinare appunto la VGM attraverso una pesatura che può avvenire in due modi:

- con il primo, utile a ottenere il peso del container completo, una volta che questo è imballato e sigillato, viene pesato dallo shipper attraverso uno strumento calibrato e omologato. Al peso totale vanno poi sottratte le tare del camion riportate nelle carte di circolazione e la massa di carburante nel serbatoio dichiarata dal vettore stradale;
- con il secondo, utile a ricavare il peso dei singoli elementi all'interno del container, il caricatore o altri operatori incaricati possono pesare tutti i colli, i materiali di rizzaggio, fardaggio e imballaggio e aggiungere ad essi la tara del container.

A questo riguarda la circolare n.160 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, datata 27 ottobre 2020, chiarisce la certificazione che lo Shipper deve produrre per poter essere inserito nell'elenco delle aziende abilitate a utilizzare il «Metodo 2». Più precisamente puntualizza tali aspetti:

1. la certificazione della procedura di pesatura Metodo 2 deve essere rilasciata da un organismo accreditato;
2. l'obbligo di certificazione è limitato alla sola procedura di pesatura e non all'intero processo produttivo;
3. la certificazione deve contenere un esplicito richiamo alla procedura

di pesatura per la determinazione della massa lorda verificata (VGM) Metodo 2;

4. le aziende che intendono essere abilitate a utilizzare il Metodo 2 di pesatura ed essere iscritte nel relativo Registro presso il Comando Generale, devono inviare tutta la certificazione, indicando espressamente «Procedure per lo svolgimento delle attività di pesatura per la determinazione della Massa Lorda verificata del contenitore (VGM) secondo il metodo 2 previsto dagli emendamenti al Capitolo VI Regola 2 della Convenzione Solas 74 come emendata»;
5. le aziende già iscritte nel Registro come abilitate a utilizzare il Metodo 2 di pesatura dei container sono comunque tenute ad aggiornare la certificazione entro il termine di 6 mesi dalla data di pubblicazione della circolare, vale a dire dal 27 ottobre 2020, sempre indicando la dicitura riportata al punto 4. In mancanza, si procederà alla loro cancellazione dal Registro;
6. le comunicazioni al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto vanno inviate all'indirizzo mail: [cgcp@pec.mit.gov.it](mailto:cgcp@pec.mit.gov.it);
7. per le comunicazioni al Comando Generale è disponibile un modello di comunicazione, a cui vanno allegati i seguenti documenti:
  - certificazione della procedura di pesatura;
  - visura camerale in corso.

### **ESONERO CONTRIBUTIVO PER AZIENDE CHE NON RICHIEDONO CASSA INTEGRAZIONE**

#### **Messaggio INPS n. 4254 del 13/11/2020**

L'Inps ha fornito le indicazioni operative relative all'esonero di 4 mesi, dal versamento dei contributi previdenziali per le aziende che non richiedano ul-

teriori trattamenti di cassa integrazione per COVID-19, previsto dall'articolo 3 del decreto legge Agosto n. 104/20, convertito in legge n. 126/20. I datori di lavoro, per usufruire dell'esonero, dovranno inoltrare all'INPS, tramite la funzionalità "Contatti" del Cassetto previdenziale alla voce "Assunzioni agevolate e sgravi - Sgravio Art. 3 del DL 14 agosto 2020, n. 104", un'istanza di attribuzione del codice di autorizzazione "2Q", che assume il nuovo significato di "Azienda beneficiaria dello sgravio art. 3 DL 104/2020" nella quale autocertificano:

- le ore di integrazione salariale fruita dai lavoratori nei mesi di maggio e giugno 2020 riguardanti la medesima matricola;
- la retribuzione globale che sarebbe spettata ai lavoratori per le ore di lavoro non prestate;
- la contribuzione piena a carico del datore di lavoro calcolata sulla retribuzione di cui al punto precedente;
- l'importo dell'esonero.

La richiesta di attribuzione del codice di autorizzazione "2Q" deve essere inoltrata prima della trasmissione della denuncia contributiva relativa al primo periodo retributivo in cui si intende esporre l'esonero medesimo. L'operatore della Struttura territorialmente competente (U.O. Anagrafica e Flussi), una volta ricevuta la richiesta, attribuirà, dopo aver verificato i dati esposti dal datore di lavoro, il predetto codice di autorizzazione alla posizione contributiva con validità da agosto 2020 fino a dicembre 2020, dandone comunicazione al datore di lavoro attraverso il medesimo Cassetto previdenziale.

#### **Importo dell'esonero**

Ai fini del calcolo dell'effettivo ammontare dell'esonero, l'INPS precisa che lo stesso è pari al doppio delle ore di integrazione salariale già fruita nei mesi di maggio e giugno 2020, con

# novità normative

esclusione dei premi e contributi dovuti all'INAIL, e che la retribuzione persa nei mesi di maggio e giugno 2020 - da utilizzare come base di calcolo per la misura dell'esonero - deve essere maggiorata dei ratei di mensilità aggiuntive. Inoltre, ai fini della determinazione della misura, occorre tenere conto dell'aliquota contributiva piena astrattamente dovuta e non di eventuali agevolazioni contributive spettanti nelle suddette mensilità. A tal proposito si ricorda che, l'effettivo ammontare dell'esonero fruibile, calcolato sulla base del doppio delle ore di integrazione salariale già fruita nei mesi di maggio e giugno 2020, non potrà superare la contribuzione datoriale dovuta nelle singole mensilità in cui ci si intenda avvalere della misura, per un periodo massimo di 4 mesi, fermo restando che l'esonero potrà essere fruito anche per l'intero importo sulla denuncia relativa ad una sola mensilità, ove sussista la capienza. L'INPS ricorda che, chi si avvale dell'esonero contributivo, non potrà poi richiedere altre settimane di cassa integrazione Covid-19, salvo che per diversa unità produttiva.

## Istruzioni operative

Le aziende interessate, per esporre nel flusso Uniemens le quote di sgravio spettanti, valorizzeranno all'interno di «DenunciaAziendale», «AltrePartiteACredito», nell'elemento «CausaleACredito» il nuovo codice causale «L903», avente il significato di «Conguagli Sgravio Articolo 3 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104»; e nell'elemento «ImportoACredito», indicheranno il relativo importo. I datori di lavoro che hanno sospeso o cessato l'attività, per recuperare lo sgravio spettante, dovranno avvalersi della procedura delle regolarizzazioni contributive (Uniemens/vig).

## PATENTI: CAMBIANO LE CONSEGUENZE SE L'ESAME AVVIENE CON VEICOLO CON CAMBIO AUTOMATICO

### Decreto MIT del 9/10 pubblicato su GU n. 272 del 31/10/2020

È sempre stato possibile sostenere un esame di guida utilizzando un veicolo con cambio automatico. Però esistevano delle limitazioni, quelle espresse dal codice n. 78 in base al quale, «qualora la prova venga sostenuta su veicolo concambio diverso da quello manuale, sulla patente di guida, in corrispondenza della categoria conseguita sarà annotato il codice UE armonizzato 78: pertanto al titolare della patente così conseguita sarà preclusa la guida di veicoli con cambio manuale». Ora, con il decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 9 ottobre (che fa seguito a una circolare dello stesso ministero del 30 ottobre scorso) viene recepita la Direttiva 2020/612 che di fatto aggiorna alcuni allegati tecnici «invecchiati» con il tempo rimuovendo di fatto limiti in parte superati. Così, adesso sulla patente delle categorie BE, C, CE, CI, C1E, D, DE, D1 e D1E, ottenuta tramite esami di guida eseguiti su veicoli con cambio automatico, non sono annotate le restrizioni ricordate, relative al codice 78. Però, affinché ciò avvenga è necessario che:

- il candidato sia già titolare di una patente di guida ottenuta su un veicolo con cambio manuale in almeno una delle seguenti categorie: B, BE, C, CE, CI, C1E, D, DE, D1 o D1E. In pratica, se chi ha preso la patente B con cambio manuale, va poi a fare la C o la CE con cambio automatico non incontra limiti;
- durante la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti abbia eseguito le manovre di cui al punto 8.4 dello stesso allegato II, quelle cioè relative alla «Guida sicura e attenta al risparmio energetico», allo «Stile di guida in grado di garantire

la sicurezza e di ridurre il consumo di carburante e le emissioni durante le fasi di accelerazione e decelerazione, nella guida in salita e in discesa, se necessario selezionando le marce manualmente».

## CQC IN SCADENZA?

### CAMBIANO PROROGHE, REGIME DELLE ASSENZE E FORMAZIONE A DISTANZA

#### Circolare MIT del 30/10/2020

È i vari Dpcm, a partire da quello del 24 ottobre, lo avevano detto a chiare lettere: i corsi abilitanti e le prove teoriche e pratiche effettuate dagli uffici della motorizzazione civile e dalle autoscuole, nonché i corsi per l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e viaggiatori e i corsi sul buon funzionamento del tachigrafo svolti dalle stesse autoscuole e da altri enti di formazione, continuano a funzionare. Ma in che modo? Inizialmente si pensava «in presenza». Con la circolare ministeriale dello scorso 30 ottobre, però, le cose sono in parte cambiate. Gli aspetti da segnalare al riguardo sono tre.

#### Il regime delle proroghe

La circolare ricorda innanzi tutto che non serve affannarsi a effettuare il corso di formazione in caso di scadenza della CQC, perché l'Italia è stata autorizzata, tramite Decisione della Commissione C(2020) 5591, ad applicare la proroga di sette mesi, prevista dall'art. 2 del regolamento (UE) 2020/698, non soltanto alle CQC in scadenza nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2020 e il 31 agosto 2020, ma anche a quelle in scadenza dal 1° settembre 2020 al 31 dicembre 2020. Aspetto questo che aveva creato una qualche confusione dovuta al fatto che siccome l'Italia era entrata per prima in lockdown si era anche preoccupata per prima di emanare delle disposizioni che facessero scivolare in avanti le scadenze delle CQC. Senonché poi

le stesse disposizioni sono state approvate anche a livello europeo con conseguenti sovrapposizioni spesso poco chiare.

### Il nuovo regime delle assenze

L'altro aspetto, determinato dall'aumento dei contagi, riguarda il nuovo regime delle assenze. In pratica, anche in questo caso la Direzione Generale della Motorizzazione con circolare datata 14 ottobre ha pensato che, in via eccezionale, fosse opportuno prevedere delle deroghe alla disciplina generale molto più rigida (con obblighi di recuperare le assenze o, nei casi più gravi di invalidamento della formazione), in particolare se le assenze siano motivate da positività al Covid o da quarantena obbligatoria o fiduciaria, perché a quel punto invalidare un corso sarebbe una beffa che si unisce al danno.

### La formazione a distanza

Tutto ciò non è stato però ritenuto sufficiente. Nel senso cioè la concreta impossibilità a frequentare i corsi in presenza determina comunque una penalità a carico non solo dei conducenti e delle aziende di trasporto. Da qui la richiesta di molte associazioni di prevedere ulteriori modalità di frequenza e quindi di consentire ugualmente il conseguimento delle abilitazioni anche nell'attuale fase emergenziale. Il metodo individuato è stato ovviamente quello di seguire i corsi di formazione periodica in modalità e-learning, vale a dire online, per tutta la durata dell'emergenza sanitaria. Seppure con un limite: quello di non andare oltre le 10 ore (pari circa al 29% della durata del corso). La frequenza del corso in modalità e-learning prevede l'utilizzo di un computer desktop, di un laptop portatile o di uno smartphone e presuppone la fruizione di tali strumenti in ambienti in cui sia presente, necessariamente, una connessione internet. In sede di prima attuazione, l'erogazione di massimo 10 ore di corso periodico

in e-learning può avvenire tramite l'utilizzo di piattaforme webinar. Per l'accesso all'aula virtuale in questo caso il soggetto erogatore del corso genera con anticipo un link e lo invia a tutti gli allievi del corso. Senza voler entrare nel dettaglio della normativa (che riguarda più che altro chi organizza i corsi) bisogna però ricordare che la formazione con modalità e-learning non autorizza modifiche al calendario delle lezioni, come già comunicato agli uffici della Motorizzazione e che ogni eventuale variazione va comunicata nelle forme e con la tempistica già prevista da precedenti normative.

### LE QUOTE 2021 PER L'ALBO AUTOTRASPORTO Delibera del Comitato centrale del 21/10 pubblicata in Gazzetta Ufficiale 27/10/2020

Anche per il 2021 le quote da versare all'Albo degli autotrasportatori rimangono invariate. In una delibera del 21 ottobre – pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 27 ottobre 2020 – il Comitato centrale ha stabilito che la quota di iscrizione per le imprese di autotrasporto di merci in conto terzi per l'anno 2021, da versare entro il 31 dicembre 2020, rimane invariata. Anche quest'anno la quota finale è la sommatoria di una serie di componenti. Più precisamente le voci diverse sono:

- una quota fissa di iscrizione dovuta da tutte le imprese iscritte;
- una quota aggiuntiva di entità variabile in base alle dimensioni del parco veicolare dell'impresa così come risulta al 26 ottobre 2020;
- un'ulteriore quota dovuta per ogni veicolo di massa complessiva superiore a 6.000 kg di proprietà dell'impresa.

Rispetto al «come pagare», va subito detto che non esiste più una modalità esclusiva, vale a dire quella ormai dominante, del tutto on-line. Perché

ancora si conserva la possibilità di pagare tramite bollettino postale. Fanno eccezione le imprese iscritte alla Provincia autonoma di Bolzano, che dovranno effettuare il pagamento "esclusivamente" sul conto corrente bancario, intestato alla Provincia Autonoma di Bolzano: IBAN IT44D060451161900000800070. Per tutte le altre, invece, il versamento della quota potrà avvenire secondo due modalità alternative, entrambe attivabili tramite la sezione «Pagamento quote» che si trova sul sito dell'Albo, vale a dire:

- on-line tramite l'applicativo informatico, mediante carta di credito Visa, Mastercard, carta prepagata Poste Pay o Poste Pay Impresa, conto corrente BancoPosta on line. A questo scopo è necessario accedere con le proprie credenziali nella sezione dedicata del portale dell'Albo. Si tenga presente che le credenziali hanno validità sei mesi e quindi se questo lasso di tempo fosse già consumato o in caso di mancata modifica, dopo il primo accesso, della password generata e inviata dal sistema informatico o ancora in caso di smarrimento delle credenziali, è possibile richiederne di nuove scrivendo a: [assistenza.albo@mit.gov.it](mailto:assistenza.albo@mit.gov.it) indicando numero di iscrizione all'Albo, numero di matricola, indirizzo email NON PEC e un recapito telefonico.
- tramite bollettino postale cartaceo precompilato, generato automaticamente dall'applicativo informatico con l'importo dovuto, che l'impresa dovrà stampare e pagare presso un qualsiasi ufficio postale. Soltanto usando questo bollettino precompilato si ha garanzia che gli estremi dell'avvenuto versamento saranno poi trasferiti in automatico sul Portale dell'Albo, perché se il pagamento avviene con altre forme (in banca o presso i tabaccai, per esempio) que-

sto trasferimento di dati non avverrà e quindi l'impresa risulterà irregolare.

La prova dell'avvenuto pagamento della quota 2021 deve essere conservata dalle imprese ai fini di eventuali controlli da parte del Comitato centrale dell'Albo e/o delle competenti strutture periferiche. In caso di mancato pagamento della quota entro il 31 dicembre 2020, l'impresa sarà sospesa dall'Albo con la procedura di cui all'articolo 19 della legge 298/74.

## **LA COMMISSIONE UE AGLI STATI MEMBRI: «ECCO COME RISPETTARE LE CORSIE VERDI ALLE FRONTIERE»**

### **Comunicazione della Commissione Europea del 28/10/2020**

Vi ricordate le Corsie Verdi? Erano quelle corsie preferenziali per il trasporto create nella prima ondata primaverile del Covid per garantire che le misure di contenimento del virus non compromettano la libera circolazione di merci e lavoratori del settore dei trasporti nel territorio europeo. La Commissione europea, vista la nuova ondata epidemiologica montante, è tornata sulla questione aggiornando alcune procedure consigliate agli Stati membri, proprio in virtù del fatto che al momento attuale si stanno di nuovo formando delle code e delle lungaggini, che portano il tempo necessario per l'attraversamento delle frontiere ben oltre i quindici minuti giudicati, stimati come sufficienti per espletare tutti i controlli opportuni. Più precisamente, per migliorare il funzionamento delle Corsie Verdi ha indicato alcuni principi e consigli, tra cui compare, lo mettiamo in testa, l'invito a garantire sempre la disponibilità di servizi quali stazioni di rifornimento, aree di riposo con bagni e docce, take-away, distributori automatici di cibo, alloggi ecc. Anzi, gli Stati membri dovrebbero segnalare questi servizi inviando le informazioni rilevanti alla Commissione affinché possano essere geo-localizzate e inclu-

se nell'app Galileo Green Lanes. Vediamo in elenco gli altri principi:

- la misura del coprifuoco non dovrebbe applicarsi ai lavoratori e alle attività del trasporto merci;
- la misura della quarantena non dovrebbe valere per i lavoratori del settore dei trasporti o per i fornitori di servizi di trasporto e in particolare non va applicata ai conducenti di veicoli merci (inclusi quelli in transito su un territorio), in quanto svolgono una funzione essenziale. Peraltro, anche nel rispetto della Raccomandazione del Consiglio europeo n. 2020/1475 del 13 ottobre 2020, le autorità statali non avrebbero titolo per richiedere agli autisti di sottoporsi a test sistematici nei punti di attraversamento delle frontiere;
- il ricorso alla presentazione di documenti in formato elettronico e l'utilizzo di sistemi intelligenti di trasporto andrebbe ottimizzato per rendere più celeri le procedure di controllo, ma anche per garantire una maggiore sicurezza degli autisti e del personale addetto alle ispezioni;
- il corretto funzionamento delle Corsie Verdi deve essere applicato rispetto alla modalità stradale, ma anche nel trasporto di merci per ferrovia, via aerea e vie navigabili interne;
- Corsie Verdi vanno create anche rispetto ai Balcani occidentali e ai Paesi che condividono un confine terrestre con l'Unione europea, come la Turchia e gli Stati del "Partenariato orientale";
- vanno individuati a livello comunitario i punti chiave relativi a un "Piano di emergenza per il settore europeo del trasporto merci", cui affiancare nel 2021 proposte della Commissione, per fronteggiare in futuro analoghe situazioni di pandemia o di gra-

ve crisi ed evitare l'interruzione di continuità nei flussi di trasporto tra gli Stati membri e con i Paesi terzi.

Va anche sottolineato che la stessa Commissione ha individuati alcuni punti chiave e tra questi segnala in particolare la definizione di orientamenti affinché gli Stati membri applichino delle deroghe ai tempi di guida e di riposo degli autisti nel trasporto stradale, assicurando un minimo di coordinamento. Inoltre, va sottoposto a revisione il regolamento sul rinnovo o sulla proroga di certificati, licenze e autorizzazioni e sul rinvio di alcune verifiche e attività formative periodiche.

## **COMMISSIONE UE ALL'ITALIA: NO ALLE MULTE PER ECCESSO DI VELOCITÀ BASATE SUL TACHIGRAFO**

### **Commissione Europea, lettera di costituzione in mora del 3/11/2020**

Il tachigrafo che registra i tempi di guida e di riposo non può essere utilizzato per emettere sanzioni per eccesso di velocità. Questa affermazione è contenuta in un atto normativo europeo, più precisamente il Regolamento UE n. 165/2014, in cui invece si specifica come va costruito un tachigrafo, come va installato e come va usato. Al contrario di quanto prevede questa normativa, il codice della strada italiano, all'articolo 142 prevede specifici limiti di velocità distinti per ogni singola categoria di veicolo e poi al sesto comma aggiunge che «per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento». In pratica la polizia italiana può fare multe per eccesso di velocità ricavando il relativo dato dagli autovelox, dalle risultanze



dei pedaggi autostradali (vale a dire in base al tempo impiegato tra casello di entrata e quello di uscita) e dalle registrazioni del tachigrafo. È evidente quindi che tra la prima normativa comunitaria e la seconda italiana esiste una contraddizione. Ma siccome l'Italia è un paese membro dell'Unione europea, deve rispettarne la normativa e quindi non avere proprie disposizioni in contrasto con quelle comunitarie. Ecco perché la Commissione europea, dopo aver riscontrato che invece l'Italia sanziona per eccesso di velocità gli autotrasportatori desumendo il dato dalle registrazioni del tachigrafo, ha messo in mora il nostro paese per invitarla a cambiare la norma entro tempi brevi, per la precisione due mesi. Entro questo lasso temporale il nostro paese può presentare le proprie osservazioni. Se non lo fa oppure se la Commissione reputa la risposta non soddisfacenti, emette un parere motivato con cui si diffida lo Stato a rispettare la norma in questione. Nel caso in cui lo Stato membro non si adegui al parere motivato, la Commissione presenta ricorso davanti alla Corte di Giustizia che, dopo apposito giudizio, condanna lo Stato al pagamento di una somma fissa a cui ne viene aggiunta un'altra rapportata a ogni giorno di ritardo.

to i pedaggi autostradali. L'errore, per essere più precisi, riguarda l'inclusione nelle voci utilizzate per il calcolo non soltanto degli oneri relativi alla manutenzione, ma anche di quelli destinati alla sicurezza stradale e quindi anche alle operazioni di polizia stradale. E tali voci, stante il giudizio della Corte, non sono tra quelli consentiti dalle direttive comunitarie in materia. Un intervento come quello delle forze di polizia, infatti, secondo la Corte dovrebbe rientrare tra le «responsabilità dello Stato nell'ambito dell'esercizio delle prerogative di pubblica competenza» e, di conseguenza, «non possono essere considerati legati all'attività dello Stato come gestore della rete stradale».

Ma a rendere particolarmente importante la sentenza è la modalità con cui è stata attivata la procedura giudiziaria. A portare in giudizio lo Stato tedesco, infatti, era stata un'azienda di autotrasporto della Polonia che aveva presentato un ricorso al Tribunale amministrativo federale di Münster perché pretendeva indietro il rimborso del pedaggio versato tra il 2010 e il 2011, pari a una somma di 12.500 euro, proprio perché non riteneva scorretto il metodo di calcolo utilizzato, che includeva appunto i costi per il lavoro della polizia. I giudici tedeschi, a quel punto, avevano chiesto alla Corte UE un'interpretazione della direttiva e da lì è arrivata la risposta: per il calcolo del pedaggio vanno considerati "soltanto" i "costi di costruzione, di gestione, di manutenzione e di sviluppo della rete stradale, ma non quelli di polizia perché sono di esclusiva pertinenza dello Stato.

A seguito di questa decisione ci sono già molte altre imprese

## SENTENZE

### LA CORTE UE GIUDICA SCORRETTO IL CALCOLO DEI PEDAGGI TEDESCHI

#### Corte di Giustizia dell'Unione europea, sentenza del 28/10/ 2020

La Corte di Giustizia dell'Unione europea ha condannato la Germania per il modo con cui ha calcola-

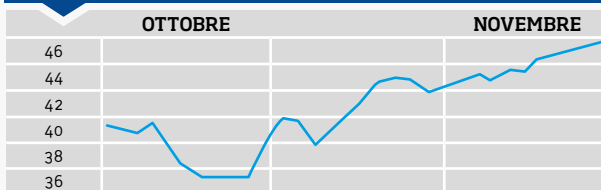
## Rimborso IVA - Vantaggi:

- ▶ IVA finanziata in 48 ore o bimestile
- ▶ 99,9% delle domande rimborsate con Vialtis
- ▶ Un solo agente IVA per tutta l'Europa
- ▶ 70 anni di esperienza al tuo servizio

polacche che hanno presentato. Ma soprattutto, visto il principio espresso dalla Corte, è molto probabile che ce ne saranno molte altre. Nella sentenza, infatti si legge in modo esplicito che «un singolo può invocare direttamente dinanzi ai giudici nazionali l'obbligo di tener conto dei soli costi d'infrastruttura» da parte di «Stato membro qualora quest'ultimo non abbia rispettato tale obbligo o l'abbia riaspinto in modo non corretto». Di che cifra parliamo? Fare in conti è difficile. In ogni caso, dal punto di vista di un'azienda di autotrasporto, si può tenere presente la cifra che ricordata: 12.500 euro per due anni è quella riavuta indietro dall'azienda polacca che ha aperto la vertenza. Se invece guardiamo la cosa dal punto di vista dello Stato tedesco, la partita diventa decisamente consistente. Pensate che il governo federale oggi prevede di generare dai ricavi da pedaggi per il prossimo anno circa 7,5 miliardi di euro.

La parte di questa cifra che sarebbe giustificata dai costi per la polizia stradale ammonta a circa 800 milioni all'anno, almeno nel periodo che va dal 2013 al 2018, mentre sale fin quasi al miliardo negli ultimi due anni. A rendere complicata la partita per lo Stato tedesco, in più, è il numero di anni già trascorsi applicando questo sistema, che a conti fatti sono più di 15. Non lo diciamo noi, ma la stessa Corte di Giustizia che ha esplicitamente respinto la richiesta tedesca di limitare temporalmente gli effetti retroattivi di un'eventuale condanna, aggiungendo in modo chiaro che la norma correttamente interpretata dalla stessa Corte «può e deve essere applicata dal giudice anche a rapporti giuridici sorti e costituiti prima dell'intervento che statuisce sulla domanda d'interpretazione», vale a dire sin dal momento della sua entrata in vigore.

## ANDAMENTO PETROLIO BRENT A 3 MESI



## PREZZI EXTRARETE



tendenza

	NORD		CENTRO		SUD ISOLE	
	min	max	min	max	min	max
GASOLIO EURO/000L	929	931	934	940	943	947



### Pedaggi - Vantaggi:

- ▲ Massimi sconti autostradali e tunnel
- ▲ Un unico contatto
- ▲ Myvialtis.com uno strumento gratuito a tua disposizione per il controllo facile e trasparente del consumo totale dei pedaggi in tutta Europa



## CASSONATO

Trattore + semirimorchio P.T.T. 44 t, prezzo di acquisto € 130.000; consumo 2,9 km/litro.

Km/ Anno	Costi di Gestione (€/km)								Totale	Costi personale (€/km)		Totale
	Ammortamento	Gasolio (+IVA)	Lubrificanti AdBlue	Pneumatici	Manutenzione	Collaudi/tassa di possesso	Assicurazioni	Autostrade		Autista	Straord Trasf.	
40.000	0,6500	0,3490	0,0250	0,0910	0,0480	0,0210	0,3040	0,1250	1,6130	1,0200	0,2050	2,8380
60.000	0,4330	0,3490	0,0250	0,0910	0,0320	0,0140	0,2030	0,1250	1,2720	0,6800	0,1370	2,0890
80.000	0,3250	0,3490	0,0250	0,0910	0,0240	0,0110	0,1520	0,1250	1,1020	0,5100	0,1030	1,7150
100.000	0,2600	0,3490	0,0250	0,0910	0,0190	0,0080	0,1216	0,1250	0,9986	0,4080	0,0820	1,4886

## CISTERNATO

Trattore + semirimorchio P.T.T. 44 T, prezzo di acquisto € 192.000; consumo 3,1 km/litro.

Km/ Anno	Costi di Gestione (€/km)								Totale	Costi personale (€/km)		Totale
	Ammortamento	Gasolio (+IVA)	Lubrificanti AdBlue	Pneumatici	Manutenzione	Collaudi/tassa di possesso	Assicurazioni	Autostrade		Autista	Straord Trasf.	
40.000	0,8000	0,3260	0,0250	0,0910	0,0720	0,0590	0,3860	0,1340	1,8930	1,1730	0,2050	3,2710
60.000	0,5330	0,3260	0,0250	0,0910	0,0480	0,0390	0,2570	0,1340	1,4530	0,7820	0,1370	2,3720
80.000	0,4000	0,3260	0,0250	0,0910	0,0360	0,0290	0,1930	0,1340	1,2340	0,5870	0,1030	1,9240
100.000	0,3200	0,3260	0,0250	0,0910	0,0290	0,0240	0,1540	0,1340	1,1030	0,4690	0,0820	1,6540

Fonte: Ufficio Studi Federtrasporti

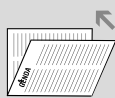
## NOVEMBRE 2020

Nel periodo oggetto di esame è stata riscontrata un'improvvisa impennata del prezzo del gasolio in termini assoluti, in particolare nella seconda quindicina del mese, nonostante una sostanziale stabilità del costo se l'analisi si concentra sui valori in termini ponderati sia relativamente al solo novembre che osservando la dinamica in corso nel periodo autunnale. Non si sono registrate variazioni alle altre voci di costo.

## L'AGENDA DEL MESE SI STACCA, SI PIEGA, SI LEGGE E SI CONSERVA



1. STACCA



2. PIEGA



3. TAGLIA



4. LEGGI



5. CONSERVA