

- Bruxelles boccia i divieti austriaci
- Come e quando va usata la targa prova
- Lavoro irregolare: riferimenti al CCNL
- Elettromobilità: incentivi per ricariche
- Installatori tachigrafo su siti UE
- Aree B e C di Milano: proroga per gli N1
- Nuova autorizzazione per limiti di sagoma



BRUXELLES BOCCIA I DIVIETI AUSTRIACI

Commissione UE. Parere motivato del 14.05.2024

Con questo parere motivato, la Commissione europea in data 14 maggio 2024 è intervenuta sull'annoso contrasto tra Italia ed Austria relativo ai divieti di transito introdotti dal Tirolo sull'asse del Brennero. Grazie al riconoscimento nel parere di molte delle ragioni sostenute dal nostro Paese, ora sarà più facile per l'Italia adire direttamente la Corte di Giustizia UE.

Il caso: l'Italia, il 14 febbraio scorso, si era rivolta alla Commissione UE sostenendo la violazione da parte dell'Austria della norma (art.259 del TFUE - Trattato funzionamento UE) che consentiva l'applicazione di diversi divieti di circolazione dei veicoli per il trasporto merci in transito sull'asse del Brennero, in particolare:

- divieto di transito notturno che vieta agli autocarri il transito su un tratto dell'autostrada A12 in determinate ore della notte;
- divieto settoriale di circolazione che vieta il transito di talune merci su un tratto dell'autostrada A12;
- divieto di circolazione invernale nelle giornate di sabato che vieta il transito sulle autostrade A12 e A13 agli autocarri diretti in Italia, in Germania o in altro paese raggiunto attraverso l'Italia o la Germania;
- applicazione del sistema di dosaggio che limita a un massimo di 300 veicoli l'ora il numero di mezzi pesanti autorizzati a circolare sull'autostrada A12, in determinati giorni dell'anno.

Fase del contraddittorio e parere Ue. La Commissione, dopo aver sentito le parti in contraddittorio, ha emesso un parere secondo cui i provvedimenti di limitazione della circolazione, giustificati e giustificabili in via di principio con la salvaguardia dell'ambiente e la sicurezza stradale, devono essere comunque motivati, proporzionati e idonei a garantire l'obiettivo perseguito.

La Commissione si è pronunciata anche sulla eccezione sollevata dall'Austria in merito alla validità dei provvedimenti restrittivi che per assicurare il rispetto del valore, stabiliscano un livello di NO2 a una certa distanza dal valore limite, quantificando il margine di

sicurezza in 3 µg/m3. La Commissione ha ritenuto che non rientri nella sua sfera di competenza esprimere parere sull'eventualità che un provvedimento come il divieto notturno e/o il divieto settoriale sia o meno giustificabile, se emanato per evitare il superamento del valore limite annuale di NO2.

Ha invece concluso che l'Austria deve comunque riesaminare tali provvedimenti per sanare le violazioni del diritto dell'Unione europea.

Si fa riferimento alla violazione da parte austriaca degli articoli 34 e 35 TFUE, in particolare:

- adottando i paragrafi 3 e 4 dell'ordinanza sull'autostrada A12 della valle dell'Inn, divieto notturno per i veicoli pesanti LGBI (n. 64/2010, come modificata dall'ordinanza LGBI n. 141/2021) che vieta la circolazione transfrontaliera di alcuni mezzi pesanti in determinate ore della notte, su un tratto dell'autostrada A12;
- adottando i paragrafi 3 e 4 dell'ordinanza sul divieto settoriale di circolazione LGBI (n. 44/2016, come modificata dall'ordinanza LGBI n. 48/2023), che vieta il trasporto di talune merci su un tratto dell'autostrada A12 esentando dal divieto i veicoli Euro VI immatricolati per la prima volta dopo il 31 agosto 2018;
- adottando l'ordinanza sul calendario del divieto di circolazione invernale 2023, BGBI (n. 3/2023), che sulle autostrade A12 e A13 vieta la circolazione di automezzi pesanti diretti in Italia o in Germania, o in un paese da raggiungere attraverso l'Italia o la Germania, in tutte le giornate di sabato dei mesi invernali dalle ore 7.00 alle ore 15.00.

Infine, ha affermato che l'Austria ha violato gli obblighi derivanti dall'articolo 34 TFUE, applicando misure come il sistema di dosaggio, che in determinati giorni limitano a un massimo di 300 veicoli/h il numero di mezzi che possono immettersi sull'autostrada A12, nei pressi di Kufstein.



COME E QUANDO VA USATA LA TARGA PROVA

MIT. Circolare del 2.05.2024

Con questa circolare, il MIT ha modificato la disciplina vigente relativa alla circolazione di prova dei veicoli, normativa già oggetto di revisioni recenti che avevano semplificato la materia (DPR n.229/2023).

Il MIT con questa nota ha ridefinito una serie di istruzioni operative. Vediamole in dettaglio.

Veicoli ammessi in prova. Sono ammessi alla circolazione di prova:

- tutti i veicoli non ancora immatricolati, vale a dire sia i veicoli nuovi di fabbrica sia i prototipi non ancora omologati;
- i veicoli immatricolati in Italia compresi quelli già immatricolati in altro Paese UE o extra-UE, nazionalizzati in Italia anche in regime di minivoltura ma comunque già dotati di documenti di circolazione.

Per i veicoli già immatricolati, in Italia, la circolazione di prova è consentita anche in deroga agli obblighi di revisione previsti dall'art. 80 Cds. La circolazione di prova dunque deve ritenersi ammissibile anche nelle seguenti ipotesi:

- la revisione sia scaduta di validità, incluso il caso in cui il veicolo sia stato sospeso dalla circolazione a seguito di controlli da parte degli Organi di Polizia Stradale (art. 80, comma 14, Cds);
- il veicolo sia stato sottoposto a revisione con esito "ripetere";
- pendano un provvedimento di revisione singola.

Condizione essenziale della circolazione di prova.

Requisito essenziale e dunque condizione a carattere perentorio ed inderogabile per la circolazione in prova è che sussista l'esigenza di effettuare prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni

o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento.

Limitazione massima di percorrenza. La circolare chiarisce che la limitazione massima di percorrenza fissata in 100 km, riguarda esclusivamente aziende che esercitano attività di trasferimento su strada di veicoli non ancora immatricolati, da/verso aree di stoccaggio, e non anche altri operatori ammessi alla circolazione di prova. I veicoli radiati per esportazione possono raggiungere i luoghi di partenza o i valichi di confine solo se muniti di foglio di via rilasciato ai sensi di legge (art. 99 Cds) e non se in possesso di sola autorizzazione alla circolazione di prova.

Autorizzazione. La circolare precisa che l'autorizzazione può essere utilizzata esclusivamente per la circolazione su strada in territorio italiano, salvi accordi di reciprocità tra lo Stato italiano ed altri Stati. In quest'ultima ipotesi, i veicoli immatricolati all'estero possono circolare sul territorio nazionale solo con la targa prova rilasciata dalla competente autorità estera.

Regime transitorio. La circolare specifica che nel regime transitorio tutte le autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciate alla data del 28 febbraio 2024 conservano validità fino alla loro scadenza annuale, mentre tutte le autorizzazioni in scadenza dal 29 febbraio 2024 sono rinnovate sempre che l'operatore, tenuto conto del

numero dei dipendenti e dei collaboratori impiegati, non sia già titolare di un numero complessivo di autorizzazioni che ecceda il numero massimo consentito.

Posizionamento della targa prova. La targa prova su di un veicolo già immatricolato va posizionata nella parte posteriore del mezzo, deve essere ben visibile e tale da non oscurare o rendere illeggibile la targa di immatricolazione o se previsto, la targa ripetitrice. Durante la circolazione di prova, infatti, la targa di immatricolazione o la targa ripetitrice non possono essere mai rimosse. Resta fermo, in ogni caso, che dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova - anche se già immatricolato - risponde l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

Altre disposizioni. Particolari previsioni contenute nella circolare sono dedicate alla restituzione di autorizzazioni/targhe prova, al rilascio, rinnovo, aggiornamento e revoca delle autorizzazioni, al riconoscimento reciproco delle targhe prova con altri Stati, alla definizione di "sede".

Abrogazioni. Sono state abrogate le circolari MIT del 4 febbraio 2004 e del 24 giugno 2016, nonché ogni altra disposizione in contrasto con la circolare.

LAVORO IRREGOLARE: RIFERIMENTI AL CCNL

legge n. 56/2024 del 29.4.2024, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 100 del 30.04.2024

Con la conversione in legge del D.L. 19/2024 è entrata in vigore la norma che introduce nuove misure in materia di contrasto al lavoro irregolare e di rafforzamento delle sanzioni di somministrazione, appalti e distacco illeciti con un ampliamento delle fattispecie di rilevanza penale. Vediamo sinteticamente i principali punti.

Oggetto. La legge di conversione modifica la norma in materia di appalti (art. 29, comma 2, lett. a) che stabilisce il contratto collettivo a cui gli appaltatori e i subappaltatori devono fare riferimento per individuare il trattamento economico minimo e normativo per il personale impiegato nell'appalto.

Più precisamente è stato eliminato il riferimento al contratto collettivo nazionale e territoriale maggiormente applicato per indicare, invece, quello stipulato dalle associazioni sindacali

dei lavoratori e dei datori di lavoro più rappresentativi sul piano nazionale nel settore e per la zona strettamente connessi con l'attività oggetto dell'appalto e del subappalto.

Nel settore del trasporto e della logistica il CCNL è ovviamente quello di settore, il cui articolo 42 prevede che le attività di logistica, facchinaggio e movimentazione merci possono essere affidate solo a imprese che applicano lo stesso contratto collettivo e non possono essere oggetto di subappalto. Di conseguenza, il mancato rispetto di tale disposizione in materia di applicazione del trattamento economico previsto dal CCNL configura la fattispecie di appalto privo dei requisiti di legge e quindi l'applicazione delle sanzioni introdotte dallo stesso decreto 19/2024, comprese quelle di natura penale.

ELETTROMOBILITÀ: INCENTIVI PER RICARICHE

MASE. Decreti del 18.03.2024 pubblicati in Gazzetta Ufficiale n.101 del 2.05.2024

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale di due decreti del 18 marzo scorso in materia, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha stabilito i criteri e le modalità per la concessione dei benefici a fondo perduto, previsti dal PNRR per realizzare almeno 13.755 stazioni di ricarica veloce destinate a veicoli elettrici all'interno dei Comuni e un minimo di 7.500 stazioni di ricarica super-veloci sulle strade extraurbane per i medesimi veicoli.

Oggetto. I decreti prevedono quindi in totale la creazione di oltre 21 mila colonnine di ricarica entro il 2026, con il supporto tecnico-operativo del Gestore dei servizi energetici (GSE).

Risorse. Le risorse messe a disposizione delle stazioni di ricarica nei centri urbani ammontano a 353,16 milioni di euro, 254,208 per il 2023 e 98,952 per il 2024, quelle per le strade extraurbane si attestano sui 359,943 milioni -162,982 milioni per il 2023 e 96,961 per il 2024.

30th

FURGOKIT®



Made in Italy

LA NOSTRA STORIA È LA NOSTRA FORZA

Requisiti di potenza. Per le colonnine di ricarica, da acquistare e attivare, sono richiesti almeno 90 kW di potenza nei centri urbani, per quelle invece sulle strade extraurbane i 175 kW. Le strutture complessive dovranno comprendere gli impianti elettrici, le opere edili strettamente necessarie e i dispositivi per il monitoraggio. Il costo massimo per stazione di ricarica previsto nei centri urbani è di 50 mila euro e per extraurbani di 81 mila euro.

Beneficiari. Possono accedere alle agevolazioni le imprese o gli RTI (Raggruppamenti temporanei di imprese), costituiti o costituendi, che dovranno dimostrare, alla data di presentazione dell'istanza di ammissione, di aver gestito stazioni di ricarica operative sul territorio dell'Unione europea in un numero almeno pari al 5% del numero di stazioni di ricarica per le quali si presenta istanza.

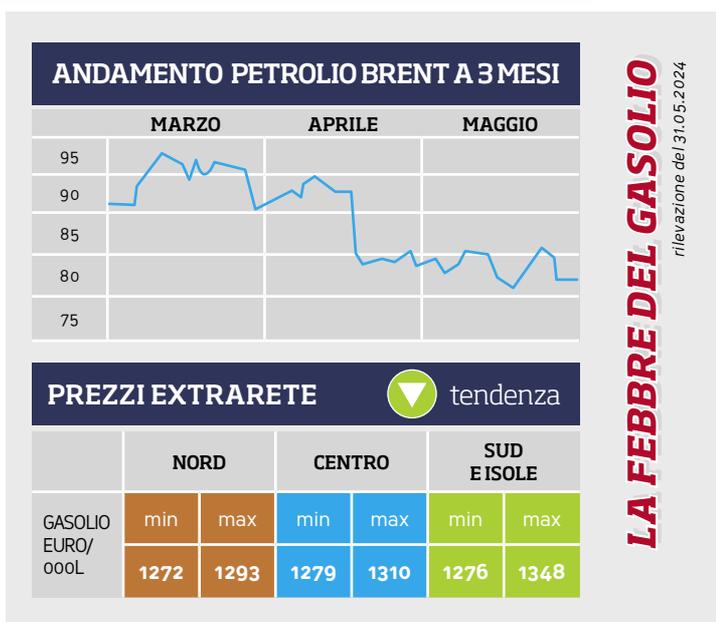
Progetti finanziabili. Possono beneficiare dei fondi i progetti che:

- a) vengono avviati successivamente alla data di presentazione dell'istanza di ammissione;
- b) prevedono la realizzazione del numero minimo di stazioni di ricarica per ciascuno dei lotti appartenenti all'ambito per il quale è proposta istanza al beneficio;
- c) necessitano di procedere a una nuova connessione alla rete ovvero all'adeguamento di una connessione esistente, forniti del preventivo di connessione o di altra idonea documentazione relativa alla comunicazione formale con il gestore della rete di distribuzione;
- d) prevedono che le stazioni di ricarica ubicate presso stazioni di rifornimento di carburanti tradizionali e per le quali l'istanza di ammissione sia presentata da un soggetto diverso dal gestore della stazione, siano corredate da un accordo per l'esercizio di diritti sull'area per l'installazione della stazione di ricarica, ovvero siano in grado di consentire l'installazione e la gestione delle stazioni di ricarica per almeno cinque anni;
- e) prevedano che le stazioni di ricarica ubicate presso aree private ad accesso pubblico, siano corredate da un accordo con il soggetto che esercita diritti sull'area per la realizzazione delle nuove stazioni;
- f) prevedano che le stazioni di ricarica installate sul suolo pubblico, siano corredate del titolo attestante la disponibilità del suolo pubblico;
- g) rispettino il principio di «non arrecare danno significativo» (DNSH);
- h) rispettino il divieto di doppio finanziamento (art. 9 del reg.Ue);
- i) rispettino i requisiti tecnici individuati nell'allegato 1 al decreto.

Spese. Sono ammissibili al beneficio le spese, al netto di IVA, destinate a:

- a) acquisto e messa in opera delle stazioni;
- b) costi per la connessione alla rete elettrica, nel limite massimo del 20% del costo totale ammissibile per la fornitura e messa in opera delle stazioni di ricarica, nel caso di colonnine nei centri urbani, e del 40% per quelle su strade extraurbane;
- c) progettazione, direzione lavori, sicurezza e collaudi e costi sostenuti per ottenere le pertinenti autorizzazioni, nel limite massimo del 10% del costo totale ammissibile per la fornitura e messa in opera della stazione di ricarica.

Non sono ammissibili al beneficio, le spese relative a:



- a) costi delle unità locali di produzione o stoccaggio di energia elettrica;
- b) acquisizione di terreni e di altri beni immobili, nonché eventuali costi correlati a diritti reali e/o personali di godimento (servitù, affitto, ecc);
- c) consulenze di ogni genere;
- d) imposte, tasse e oneri di ogni genere.

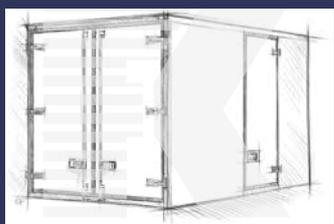
Agevolazioni. In tutti i casi le agevolazioni sono concesse in forma di contributo a fondo perduto, per un importo non superiore al 40% delle spese ammissibili e non sono cumulabili con altri incentivi pubblici o regimi di sostegno comunque denominati, qualificabili come aiuti di Stato.

Bando. Su proposta del GSE e dell'approvazione da parte del Ministero, si procederà all'approvazione i bandi per la presentazione dei progetti.

Elementi essenziali del bando. Numero minimo di stazioni di ricarica per ambito e per lotto, termini e le modalità di presentazione delle istanze, requisiti dei soggetti beneficiari/attuatori e modalità per la concessione e l'erogazione dei contributi, ulteriori elementi per disciplinare l'attuazione dell'investimento, in coerenza con le disposizioni in materia di PNRR.

Graduatoria e aggiudicazione. Il GSE forma una graduatoria per ciascuna procedura di selezione, assegnando un punteggio massimo di 100 punti. Gli aggiudicatari dovranno garantire l'entrata in funzione delle stazioni di ricarica entro i termini sfissati negli avvisi pubblici del MASE. I beneficiari sono tenuti a presentare richiesta di erogazione per spese interamente quietanziate entro il 31 dicembre 2025. Inoltre, i beneficiari, previa comunicazione al Ministero e al soggetto gestore, potranno cedere la titolarità delle stazioni di ricarica a terzi solo dopo la loro realizzazione e messa in funzione.

Furgokit produce e commercializza in Italia e all'estero un'ampia gamma di kit per furgoni in grado di soddisfare qualsiasi tipologia di trasporto efficace e sicuro, dal prodotto realizzato su misura alla grande flotta.



Furgokit Srl
Via del Gavardello, 29 - 25018 Montichiari (BS) Italy
Tel. +39 030 9962701 - Mail info@furgokit.it
www.furgokit.it



INSTALLATORI TACHIGRAFO SUI SITI UE

Regolamento UE n. 2024/1230 del 24.04.2024

Con la pubblicazione su GUUE Serie L del 29 aprile 2024 di questo Regolamento, lo scorso 19 maggio sono entrate in vigore alcune modifiche all'obbligo imposto agli Stati membri di comunicare alla Commissione UE le liste degli installatori e delle officine autorizzate a effettuare installazioni, controlli, ispezioni e riparazioni dei tachigrafi e delle carte tachigrafiche rilasciate. In particolare, viene modificata la previsione che attribuisce alle

autorità degli Stati membri di pubblicare e ad aggiornare sui propri siti, le liste degli installatori e delle officine autorizzate e delle carte tachigrafiche.

La Commissione è ora tenuta a pubblicare l'elenco dei siti internet nazionali anche sul proprio sito istituzionale, in modo tale da risolvere il problema del mancato aggiornamento sul sito stesso della Commissione delle carte officina valide un anno.

AREE B E C DI MILANO: PROROGA PER GLI N1

Delibera del Comune di Milano del 9.05.2024

La delibera del Comune datata 9 maggio proroga al 30 settembre 2028 la possibilità di entrare in Area B e Area C per i veicoli diesel Euro 6 per i quali sarebbe entrato in vigore il divieto tra il 1° ottobre 2024 e il 1° ottobre 2027. Più precisamente in particolare, la proroga riguarda i veicoli per trasporto cose (N1) alimentati diesel Euro 6 A (se acquistati dopo il 31 dicembre

2018) e diesel Euro 6 B-C (se acquistati dopo il 30 settembre 2019). La scelta viene giustificata sia per andare incontro ai costi di investimento per le imprese, sia considerando lo slittamento dell'obbligo di introduzione dell'Euro 7 rispetto ai veicoli di prima immatricolazione solo a partire da fine 2027 per i veicoli leggeri e, per quelli più grandi (M2, M3, N2 e N3) a partire da metà 2029.

NUOVA AUTORIZZAZIONE PER LIMITI DI SAGOMA

Direzione centrale polizia stradale del ministero dell'Interno, nota del 15.05.2024

In base alla normativa l'abbinamento di veicoli che superino singolarmente o o nel complesso superino i limiti di sagoma o di massa (art. 61 e 62 Cds) possono essere eseguiti soltanto dopo averli sottoposti a visita e prova presso un ufficio della Motorizzazione. Ma se uno dei veicoli in questione è un rimorchio o un semirimorchio eccezionale immatricolato all'estero e quindi da agganciare a un trattore stradale immatricolato in Italia, come ci si deve regolare rispetto alle procedure di annotazione dell'autorizzazione della Motorizzazione? A questo interrogativo ha risposto con una nota datata 15 maggio la Direzione centrale per la polizia stradale del ministero dell'Interno

puntualizzando che nel caso ipotizzato, vista l'impossibilità di effettuare annotazioni su documenti di circolazione esteri, «l'autorizzazione alla circolazione può essere rilasciata su un documento aggiuntivo, da allegare al documento di circolazione del rimorchio/semirimorchio, nel quale viene dato atto dell'avvenuta visita e prova e dell'idoneità tecnica del complesso veicolare».

In ogni caso, aggiunge la nota, l'annotazione non può essere riportata sul documento di circolazione del trattore in quanto non lo consente l'art. 219, comma 3, Regolamento Cds.



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	Autos-trade		Autista	Straord. Trasf.	
40.000	0,6500	0,5260	0,0480	0,1270	0,0730	0,0210	0,2960	0,1300	1,8710	1,0990	0,2050	3,1750
60.000	0,4330	0,5260	0,0480	0,1270	0,0490	0,0140	0,1970	0,1300	1,5240	0,7330	0,1370	2,3940
80.000	0,3250	0,5260	0,0480	0,1270	0,0370	0,0110	0,1480	0,1300	1,3520	0,5490	0,1030	2,0040
100.000	0,2600	0,5260	0,0480	0,1270	0,0290	0,0080	0,1180	0,1300	1,2460	0,4390	0,0820	1,7670



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	Autos-trade		Autista	Straord. Trasf.	
40.000	0,8000	0,4920	0,0480	0,1270	0,1100	0,0590	0,3650	0,1390	2,1400	1,2640	0,2050	3,6090
60.000	0,5330	0,4920	0,0480	0,1270	0,0730	0,0390	0,2430	0,1390	1,6940	0,8430	0,1370	2,6740
80.000	0,4000	0,4920	0,0480	0,1270	0,0550	0,0290	0,1820	0,1390	1,4720	0,6320	0,1030	2,2070
100.000	0,3200	0,4920	0,0480	0,1270	0,0440	0,0240	0,1460	0,1390	1,3400	0,5050	0,0820	1,9270

COSTI DI GESTIONE APRILE 2024

Nel mese di riferimento è proseguito un cauto ribasso del prezzo dei carburanti derivante, comunque, dal persistere di una volatilità delle quotazioni, che continuano a presentare oscillazioni consistenti anche in periodi temporali brevi. In ogni caso, l'altalenante andamento, registrato sul mercato in particolare con riferimento al costo del gasolio, ha comunque al termine presentato il raffreddamento citato sia in termini assoluti sia di media ponderata. Si segnala, inoltre, l'incremento del costo del lavoro per l'erogazione della Ice (Indennità di Erogazione Economica per ritardato rinnovo Ccnl). Al momento non presentano variazioni le altre voci di costo.