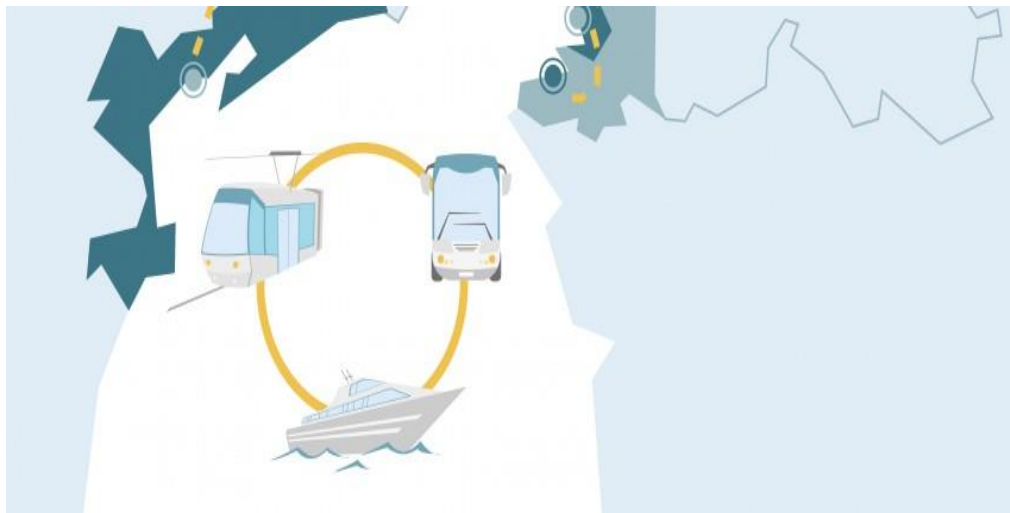


FORTIS

RaffORzamento della cooperazione istituzionale in area transfrontaliera tramite Soluzioni innovative in materia di trasporto pubblico e procedure di motorizzazione civile



Deliverable 3.1.2.5 - Report sulle procedure nazionali e regionali e il quadro legislativo in materia di motorizzazione civile

Sommario

1. Deliverable D.3.1.2.5 - Analisi delle procedure regionali e nazionali e quadro di riferimento normativo per l'immatricolazione dei veicoli / per il rilascio delle patenti in Italia e Slovenia.	5
1.1. Analisi della situazione attuale - Quadro Regolatorio di riferimento.....	5
1.2. Patente di guida e formazione dei conducenti.....	5
1.2.1. La regolamentazione europea	5
1.2.2. Patente di guida - formazione dei conducenti, la normativa italiana (decreto legislativo A.G. n. 149)	24
1.2.3. Patente di guida - formazione dei conducenti, regolamento sloveno (recepimento del regolamento UE)	29
1.3. Motorizzazione civile - immatricolazione veicoli (merci e passeggeri)	30
1.3.1. Il regolamento europeo.....	30
1.3.2. Regolamenti italiani:	31
1.3.3. Regolamenti sloveni:	35
1.4. Gestione delle emergenze (con specifico riguardo ai veicoli pesanti, in particolare durante l'epidemia di COVID-19)	39
1.4.1. Regolamenti europei:	39
1.4.2. Regolamento nazionale italiano	40
1.4.3. Regolamento nazionale sloveno:	49
1.5. Focus sul traffico transfrontaliero di merci pesanti	50
1.6. Documentazione richiesta per il trasporto di beni nei Paesi dell'UE.....	70
2. Analisi SWOT	74
08. Sfruttamento dei Programmi europei di cooperazione transfrontaliera (ovvero: INTERREG ITALIA AUSTRIA, ITALIA SLOVENIA).....	78
2.1. Riepilogo critico: lacune - obiettivi e raccomandazioni	79
Criticità (lacune)	79
Obiettivi.....	81
Raccomandazioni politiche.....	81
2.2. Risultati attesi e analisi KPI:	83
3. Conclusioni	85
4. ALLEGATO I: tabella normativa principale.....	87
5. ALLEGATO II: mappatura degli Stakeholders	95

Executive summary/Sintesi

Il deliverable 3.1.2.5 - Report sulle procedure nazionali e regionali e il quadro legislativo in materia di motorizzazione civile-, fornisce un'analisi, inclusiva di differenziali e sinergie, delle procedure nazionali e regionali e del contesto giuridico sulle procedure di immatricolazione dei veicoli e di rilascio delle patenti in Italia e Slovenia.

L'obiettivo principale del progetto FORTIS è migliorare i servizi di trasporto pubblico transfrontaliero tra Italia e Slovenia e il deliverable 3.1.2.5 supporta l'obiettivo del progetto concentrandosi su argomenti specifici, come **la patente di guida e la formazione, la motorizzazione civile, gestione delle emergenze e trasporto di merci pesanti**.

Il progetto FORTIS, infatti, considerando anche gli effetti della pandemia Covid-19 sulle relazioni transfrontaliere tra i due Paesi, mira a rafforzare la cooperazione tra Italia e Slovenia con soluzioni pratiche, come la creazione di **un consiglio congiunto permanente e transfrontaliero**, al fine di migliorare il dialogo istituzionale. Il Deliverable 3.1.2.5 fornisce diversi spunti utili, basati sull'analisi delle procedure attuali, a supporto della creazione e attivazione di un consiglio congiunto. I temi principali presi in considerazione dal progetto FORTIS e parte di questo deliverable sono le procedure nazionali e regionali legate alla patente di guida e alla formazione, la motorizzazione civile, la gestione delle emergenze e il trasporto merci. Alcuni di questi temi, come la gestione delle emergenze e l'immatricolazione dei veicoli, non sono stati ancora toccati in gran parte dalle azioni legislative dell'UE, mentre per altri, come la patente di guida e la formazione, l'UE ha fornito diversi riferimenti. Partendo da questa considerazione, è necessario comprendere l'attuale quadro giuridico che definisce il contesto di implementazione del progetto e in particolare per gli argomenti di cui tratta questo specifico deliverable. Pertanto, i quattro aspetti principali su cui questo deliverable fa luce sono:

1. **Patente di guida - Formazione dei conducenti:** analisi della struttura gerarchica della legislazione (EU-ITA-SLO). Regolamentazione comunitaria e nazionale, possibili divergenze o contrasti;
2. **Motorizzazione civile:** immatricolazione veicoli (mezzi pesanti); procedura, enti di immatricolazione, documentazione necessaria; modi per interrompere la circolazione dei veicoli (livelli EU-ITA-SLO).
3. **Gestione delle emergenze,** con specifico riguardo alle problematiche sanitarie, quali la pandemia COVID-19, e i loro effetti sul traffico (livelli EU-ITA-SLO);
4. **Focus sui flussi di traffico pesante transnazionale:** relazione transfrontaliera tra Italia e Slovenia.

Il quarto elemento di interesse del progetto FORTIS è relativo al traffico di merci pesanti in transito. Questo punto specifico è stato analizzato con particolare attenzione al rapporto tra Italia e Slovenia, con l'obiettivo di comprendere e migliorare i rapporti tra i due Paesi nell'attuazione dei controlli per il traffico pesante transfrontaliero.

Dando atto del ruolo dell'UE e degli Stati nazionali, i primi tre quadri di cluster vengono analizzati secondo tre livelli:

- **Livello europeo:** analisi dei tre elementi chiave considerando la normativa comunitaria;
- **Livello nazionale:** regolamenti degli Stati membri (nel caso in cui non siano disponibili regolamenti della UE) e recepimento delle direttive della UE;
- **Livello regionale (ove possibile):** regolamenti e disposizioni regionali laddove la struttura degli stati nazionali lo consenta.

L'ultimo tema dei **mezzi pesanti** verrà analizzato solo da un punto di vista bilaterale (Italia-Slovenia).

Il fatto che questi temi siano stati elaborati a livello geografico-politico permette di capire meglio se e dove potrebbero esserci lacune normative. Una volta definiti gli aspetti normativi, è stata inclusa un'analisi SWOT, delineando i principali punti di forza, debolezza, opportunità e minacce. Grazie al lavoro svolto nello sviluppo dell'analisi SWOT, è stata elaborata una sintesi critica che mostra le possibili criticità e raccomandazioni che i PP devono tenere in attenta considerazione nel tentativo di raggiungere gli obiettivi del progetto. Sono stati inoltre inseriti una serie di KPI (Key performance indicator) per consentire ai PP di valutare meglio i risultati del dialogo istituzionale tra i due Paesi. Questo risultato include anche un ALLEGATO I, che riassume tutti gli elementi legislativi raccolti nello sviluppo del quadro normativo. Inoltre, è stato definito un questionario (ALLEGATO II) al fine di raccogliere i contributi dei PP relativi a possibili prescrizioni legali, criticità, raccomandazioni politiche e stakeholder non considerati nello sviluppo di questo rapporto. Questi ALLEGATI sono inclusi alla fine della relazione. Il rapporto analizza i primi tre elementi a livello territoriale come accennato, per poi focalizzarsi sul traffico pesante di merci, con un'analisi specifica del traffico frontaliero italo-sloveno.

1. Deliverable D.3.1.2.5 - Analisi delle procedure regionali e nazionali e quadro di riferimento normativo per l'immatricolazione dei veicoli / per il rilascio delle patenti in Italia e Slovenia.

1.1. Analisi della situazione attuale - Quadro Regolatorio di riferimento

Al fine di creare una migliore collaborazione tra i portatori di interesse che hanno un ruolo centrale nei temi toccati dal progetto FORTIS, come gli operatori del Trasporto Pubblico Locale transfrontaliero (TPL), le PA locali / regionali (comuni e dipartimenti di motorizzazione), è necessario definire prima un Quadro Regolatorio di riferimento. Considerando che l'area (transfrontaliera) in cui questo progetto mira a costruire e sviluppare le proprie attività, è necessario spiegare e comprendere l'attuale quadro giuridico che definisce il contesto di attuazione del progetto.

L'Italia e la Slovenia sono membri della UE e l'Unione Europea negli anni precedenti ha cercato di definire e attuare una migliore regolamentazione per quanto riguarda la questione della motorizzazione civile (patente di guida, immatricolazione dei veicoli, gestione delle emergenze, ecc.). Al fine di dare al partenariato una migliore comprensione e chiedere possibili chiarimenti per ogni area di competenza, è importante descrivere il quadro della UE e quindi esplorare le diverse declinazioni di queste questioni nel contesto nazionale.

Il quadro dei tre cluster viene analizzato come segue:

- a. Patente di guida - Formazione dei conducenti: analisi della struttura gerarchica della legislazione (livelli EU-ITA-SLO). Normativa comunitaria e nazionale, possibili divergenze o contrasti;
- b. Motorizzazione civile: immatricolazione veicoli; procedure, entità di immatricolazione, documentazione necessaria; modi per interrompere la circolazione dei veicoli (livelli EU-ITA-SLO).
- c. Gestione delle emergenze, con specifico riguardo a problematiche sanitarie quali la pandemia da COVID-19 e loro effetti sul traffico (livelli EU-ITA-SLO).

1.2. Patente di guida e formazione dei conducenti

1.2.1. La regolamentazione europea

L'Unione Europea, dall'inizio del secolo, ha cercato di trovare una via per armonizzare i diversi quadri giuridici nel contesto transnazionale, proprio come per il contesto della motorizzazione civile.

La definizione di uno spazio europeo comune per i trasporti è stato un punto cruciale dell'agenda politica della UE, riguardante l'armonizzazione delle diverse procedure nazionali per la questione della motorizzazione civile. Nel 2018 la UE ha implementato la direttiva 645¹ sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di alcuni veicoli stradali per il trasporto di merci o passeggeri. **Questa politica ha modificato i due precedenti regolamenti che gestiscono l'area;** la prima è stata la direttiva 2003/59 / CE con la quale le istituzioni della UE (CE, Comunità Europea prima del Trattato di Lisbona 2007²) hanno cercato di definire una base comune relativa alla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti dei veicoli adibiti al trasporto di merci o passeggeri. La seconda è la direttiva 2006/126 / CE sulla patente di guida, **modificata dalle direttive del 2018.**

Le tre precedenti direttive hanno creato il quadro normativo composto dall'UE sul contesto della motorizzazione civile.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/645/oj/ita/pdf>

² <https://www.europarl.europa.eu/italy/it/scoprire-l-europa/il-trattato-di-lisbona>

L'attuale situazione creata dalla pandemia Covid-19 ha sottolineato la necessità di rafforzare la cooperazione transnazionale e di creare un terreno comune all'interno dei paesi della UE. Nell'area transfrontaliera tra Italia e Slovenia, la necessità di trovare una politica comune relativa ai trasporti (pronto intervento, patente, immatricolazione dei veicoli) è stata evidenziata dalla pandemia. È stato sottolineato come una migliore cooperazione tra le PA (Pubbliche Amministrazioni), sia a livello nazionale che regionale, sia una questione fondamentale per migliorare le relazioni di trasporto nell'area transfrontaliera. Le seguenti nozioni enucleano le azioni legislative della UE su cui FORTIS sta lavorando: **motorizzazione civile, patente di guida, veicoli pesanti (camion), formazione iniziale e periodica del conducente e gestione delle emergenze**. Temi come la gestione delle emergenze e l'immatricolazione dei veicoli, non sono stati ancora trattati molto dagli interventi legislativi della UE. Per quanto riguarda questi due temi considerati da FORTIS fondamentali per una crescente cooperazione nell'area transfrontaliera, la UE ha lasciato agli Stati membri il compito di trovare un modo per armonizzare e migliorare la collaborazione su questi temi.

1.2.1.1. **Direttiva europea 2003/59/EC sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di alcuni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri³.**

Non è la prima volta che il Parlamento europeo è coinvolto nel dibattito sulla motorizzazione civile. Il livello minimo di regolamentazione che gli Stati membri devono fornire è determinato dalla direttiva 76/914 / CEE. Poiché le disposizioni del regolamento 3820/85 si applicavano a una percentuale molto ridotta di conducenti e che all'epoca la formazione obbligatoria era fornita solo da alcuni Stati membri, la maggior parte dei conducenti esercitava il proprio lavoro solo sulla base di una patente di guida. Al fine di consentire ai conducenti di soddisfare le nuove esigenze e l'evoluzione del mercato del trasporto su strada, si è ritenuto necessario applicare un regolamento comune a tutti i conducenti, indipendentemente dal fatto che guidino sulla base della legislazione comunitaria in modo indipendente, per conto proprio o per conto di terzi. L'obbligo di formarsi inizialmente e di formarsi regolarmente era inteso a migliorare la sicurezza stradale e la sicurezza del conducente.

Questa direttiva si applicava all'attività di guida sia dei cittadini di uno Stato membro che dei cittadini di paesi terzi, impiegati o utilizzati da una società stabilita in uno Stato membro. Al fine di garantire che il conducente rispettasse tutti gli obblighi, gli Stati membri avrebbero rilasciato al conducente un certificato di capacità professionale denominato 'CAP'⁴ (**Certificato di capacità professionale**), a dimostrazione della formazione (periodica).

I requisiti minimi da soddisfare nel contesto della qualificazione iniziale e della formazione periodica erano gli standard di sicurezza da soddisfare durante la guida e quando il veicolo è parcheggiato. Lo sviluppo della guida preventiva, dell'assunzione di rischi, presi in considerazione da altri utenti della strada, da attuare congiuntamente per razionalizzare il consumo di carburante, avrebbe avuto effetti positivi sia per la società che per lo stesso settore del trasporto su strada. Tale direttiva non ha pregiudicato i diritti acquisiti dal conducente, divenuto titolare della patente di guida necessaria per svolgere l'attività di guida in data antecedente a quella di ottenimento del CAP comprovante la corrispondente qualifica iniziale o formazione periodica. Sono state inoltre identificate delle istituzioni per fornire formazione / addestramento periodico e rilasciare i conseguenti certificati. Gli Stati membri hanno quindi designato e affidato a queste istituzioni il compito di organizzare gli esami stabiliti nel contesto della qualificazione iniziale e della formazione periodica. Gli Stati membri, in conformità con la direttiva, hanno imposto la

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0059&from=EN>

⁴ <https://www.ncclitaliani.it/certificato-abilitazione-professionale/>

prima formazione periodica e hanno rilasciato ai conducenti la corrispondente PAC entro i successivi cinque anni o la data di rilascio della PAC comprovante la qualifica iniziale, o alla fine del termine fissato per la dichiarazione dei conducenti sui diritti acquisiti. È stato inoltre definito un training periodico ogni cinque anni che il conducente dovrà seguire.

Al fine di attestare che il cittadino conducente di uno Stato membro possieda uno dei codici PAC previsti dalla presente direttiva e per facilitare il riconoscimento reciproco dei vari codici PAC, gli Stati membri hanno adottato congiuntamente il codice comunitario armonizzato previsto a tal fine con la data di scadenza del codice, sulla patente di guida o sulla nuova “carta di qualificazione del conducente”, reciprocamente riconosciute dagli Stati membri, secondo il modello armonizzato previsto dalla presente direttiva. La carta rispondeva agli stessi requisiti di sicurezza della patente di guida, data l'importanza dei diritti che conferisce per la sicurezza stradale e le pari condizioni di concorrenza. La possibilità offerta agli Stati membri di inserire il codice comunitario nella nuova carta avrebbe consentito agli Stati di prevedere un periodo di validità delle patenti di guida che non coincida con la data di fine della formazione periodica, poiché la direttiva 91 / 439 / CEE prevede che ogni Stato membro mantenga il diritto di fissare, secondo criteri nazionali, il periodo di validità delle patenti che rilascia. Per quanto riguarda i conducenti di paesi terzi a cui si applica questa direttiva, gli Stati avrebbero previsto disposizioni specifiche per la certificazione.

I conducenti di veicoli utilizzati per effettuare trasporti il cui impatto sulla sicurezza stradale è considerato minimo, vale a dire laddove i requisiti della presente direttiva impongono un onere economico o sociale sproporzionato, sono stati esentati dall'applicazione della direttiva. **Come detto in precedenza, è importante evidenziare che la direttiva 2003/59 è stata superata dalla direttiva 645/2018.**

1. Campo d'applicazione

Questa direttiva si applica all'attività di guida:

- a. dei cittadini di uno Stato membro;
- b. dei cittadini di un paese terzo che siano impiegati presso una società con sede/stabilita in uno Stato membro o impiegati da uno Stato membro;

Gli autisti, che eseguono trasporto su strada nell'ambito dell'Unione europea, su strade pubbliche a mezzo di:

- veicoli per i quali è richiesta una patente di guida di categoria C1, C1-E, C, C-E, come definito dalla direttiva 91/439/CEE⁵, o una patente di guida riconosciuta come equivalente,
- veicoli per i quali è richiesta una patente di guida di categoria D1, D1,E, D, D-E, come definito dalla direttiva 91/439/CEE, o una patente di guida riconosciuta come equivalente.

2. Deroghe

Questa direttiva non si applica agli autisti:

- a. di veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 45 km/h;
- b. di veicoli ad uso delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco e delle forze preposte al mantenimento dell'ordine pubblico, o messi a loro disposizione;
- c. di veicoli sottoposti a prove su strada per un miglioramento tecnico, una riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o non trasformati, non ancora immessi in circolazione;
- d. di veicoli utilizzati per stati di emergenza o per missioni di soccorso;

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31991L0439>

- e. di veicoli utilizzati per lezioni di guida ai fini del conseguimento della patente di guida o CAP;
- f. di veicoli utilizzati per il trasporto di passeggeri o merci per scopi privati e non commerciali;
- g. di veicoli che trasportano materiale o attrezzatura, utilizzati dal conducente nello svolgimento della propria attività, a condizione che la guida del veicolo non sia l'attività principale del conducente.

3. Qualificazione e formazione

L'attività di guida è soggetta a un requisito di qualificazione iniziale e a un requisito di formazione periodica.

A tal fine, gli Stati membri forniscono:

1. Un sistema di qualificazione iniziale, gli Stati membri scelgono una delle seguenti due opzioni:

- a) Frequentazione di corsi e superamento di un esame: il titolo di studio iniziale prevedeva la frequenza obbligatoria di corsi di determinata durata, da concludersi con un esame. In caso di superamento di questo esame, viene rilasciata la PAC.
- b) Solo esami teorici: nessuna formazione obbligatoria, solo esami teorici. In caso di superamento di questo esame, viene rilasciata la PAC.

1. Una formazione periodica

Gli Stati membri potrebbero fornire una qualifica iniziale accelerata per consentire al conducente di guidare, la qualifica iniziale accelerata prevede la frequenza obbligatoria dei corsi. Terminerà con un esame. Gli Stati membri possono esonerare un conducente che ha ottenuto un certificato di idoneità professionale (di cui alla direttiva 96/26 / CE) dall'esame dei soggetti inclusi nella prova richiesta dalla direttiva e, se del caso, dall'obbligo di frequentare la parte dei corsi relativa a tali materie.

Gli Stati membri avevano la possibilità di autorizzare il conducente, per un massimo di tre anni, a guidare nel loro territorio prima di ottenere la PAC, se un conducente stava partecipando a un corso di formazione professionale della durata di almeno sei mesi. Gli Stati membri avevano anche la possibilità di esonerare il conducente che ha ottenuto il certificato di idoneità professionale ai sensi della direttiva 96/26 / CE⁶ per le materie incluse nell'esame ai sensi di tale direttiva e l'obbligo di frequentare la parte dei corsi relativa a tali materie.

4. Diritti acquisiti

Conducenti esenti dal requisito di qualificazione iniziale:

- a) Titolari di una patente di guida delle categorie D1, D1, E, D o D-E o di una patente di guida riconosciuta equivalente, rilasciata fino a due anni dopo il termine per l'attuazione della presente direttiva;
- b) Avere una patente di guida riconosciuta C1, C1-E, C-E o equivalente, rilasciata al più tardi tre anni dopo il termine per l'attuazione della presente direttiva.

5. Qualificazione iniziale

La patente di guida iniziale non era richiesta per qualificarsi:

- a. L'autista di un veicolo merci può guidare dall'età di 18 anni
- b. Conducenti nelle categorie di patente di guida C e C-E, a condizione che la patente di guida C sia di proprietà

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996L0026&from=EN>

- c. Categorie di patente di guida C1 e C1-E, a condizione che le categorie di patente di guida C1 e C1-E siano di proprietà
 - d. Dall'età di 21 anni, veicoli nelle categorie di patente di guida C e C-E, a condizione che il conducente possieda il CAP
- Il conducente di un'autovettura può guidare dall'età di 21 anni: gli Stati membri potrebbero autorizzare il conducente dei veicoli di una delle categorie di cui sopra a guidare tali veicoli nel loro territorio dall'età di 18 anni, a condizione che possiedano la PAC. Gli Stati membri possono autorizzare il conducente dei veicoli di una delle categorie di cui sopra a guidare tali veicoli nel loro territorio dall'età di 20 anni, a condizione che dispongano della PAC. L'età può essere ridotta a 18 anni per la guida di tali veicoli senza passeggeri;
 - Il conducente di un veicolo per il trasporto di passeggeri può guidare dall'età di 23 anni. Ad eccezione dei limiti di età espressi nella direttiva, i conducenti che trasportano merci e che hanno un codice CAP sono esenti da questo codice CAP per tutte le categorie di veicoli. Queste disposizioni si applicano allo stesso modo per i conducenti che effettuino trasporti di passeggeri per la categoria di veicoli di cui al paragrafo 3.

I conducenti che effettuano trasporti di merci che ampliano o modificano la loro attività per effettuare trasporti di persone, o viceversa, e che si trovano nel CAP di cui all'articolo 6, non sono tenuti a ripetere le sezioni comuni delle qualifiche iniziali, ma solo le sezioni specifiche relative alla nuova qualifica.

6. Codice CAP comprovante la qualificazione iniziale

Lo Stato membro richiede all'aspirante conducente di frequentare corsi presso un centro di formazione autorizzato dalle autorità competenti ai sensi dell'allegato I, sezione 5, in seguito denominato centro di formazione autorizzato. Questi corsi coprono tutte le materie di cui alla sezione 1 dell'Allegato I. La formazione termina con il superamento dell'esame di cui all'allegato I, Sezione 2, paragrafo 2.1. Le autorità competenti degli Stati membri o qualsiasi entità designata organizzano tale esame al fine di verificare se l'aspirante conducente ha il livello di conoscenza delle suddette materie richiesto dall'allegato I, sezione 1. Le suddette autorità o entità vigilano l'esame e, se superato, rilasciano al conducente una qualifica iniziale.

7. Codice CAP rilasciato sulla base di esami

Lo Stato membro richiede che l'aspirante conducente superi gli esami teorici e pratici. Le autorità competenti degli Stati membri o qualsiasi entità designata organizzano tali esami per verificare se l'aspirante conducente possiede il livello di conoscenza indicato nella direttiva. Queste autorità o enti sovrintendono agli esami e, in caso di superamento, rilasciano al conducente un CAP attestante una qualifica iniziale.

8. Codice CAP comprovante una qualificazione iniziale accelerata

Lo Stato membro richiede all'aspirante conducente di frequentare corsi presso un centro di formazione autorizzato. Questa formazione si conclude con un esame. Le autorità competenti degli Stati membri o qualsiasi entità designata organizzano tale esame per verificare se l'aspirante conducente ha il livello di conoscenza delle suddette materie richiesto dalla direttiva. Queste autorità o enti sovrintendono all'esame e, in caso di superamento, rilasciano al conducente una qualifica iniziale accelerata.

9. Formazione periodica

La formazione periodica consiste in un aggiornamento professionale che consente ai titolari di CAP e ai conducenti di affinare le conoscenze essenziali per lo svolgimento delle proprie mansioni, con particolare attenzione alla sicurezza stradale e alla razionalizzazione dei consumi. Questa formazione è organizzata da un centro di formazione autorizzato. In caso di trasferimento ad altra azienda, deve essere tenuto conto della formazione periodica già svolta dal conducente.

10. CAP che dimostrino una formazione periodica

Al termine della formazione periodica, le autorità competenti degli Stati membri o il centro di formazione autorizzato rilasciano al conducente un codice postale attestante la formazione periodica. È opportuno frequentare un primo corso periodico di formazione:

- Cap holder nei cinque anni successivi alla data di rilascio del codice CAP;
- Gli Stati membri possono ridurre o estendere i termini per farli coincidere con la data di scadenza della validità della patente di guida o per consentire una graduale introduzione della formazione periodica. Tuttavia, questo periodo non può essere né inferiore a tre anni né superiore a sette anni.
- Il conducente che ha completato la prima fase della formazione periodica effettua una formazione periodica ogni cinque anni prima della fine del periodo CAP dimostrando la formazione periodica.
- Il titolare del CAP così come il conducente che non sia più in possesso di un titolo di conducente professionale e dei requisiti richiesti, deve sottoporsi a periodiche formazioni prima di riprendere la professione.
- I conducenti che trasportano merci o passeggeri su strada che hanno svolto una formazione regolare per una delle categorie previste, sono esentati dall'obbligo di frequentare un corso di formazione regolare per un'altra delle categorie trattate in tali paragrafi.

Dove si svolge la formazione

La qualifica iniziale viene acquisita nello Stato membro di residenza, o nello Stato membro in cui ha sede la società o nello Stato membro che ha rilasciato un permesso di lavoro. I corsi di formazione si svolgono nello Stato membro di residenza o nello Stato membro in cui lavora il conducente.

11. Codice comunitario

Le autorità competenti degli Stati membri appongono il codice comunitario alle corrispondenti categorie di patenti di guida:

- a) Con una patente di guida,
- b) Carta di qualificazione del conducente

Gli Stati membri si scambiano la carta di qualifica del conducente che hanno rilasciato. Al momento del rilascio della carta, le autorità competenti accertano che la patente di guida il cui numero è indicato sulla carta non è valida. I conducenti che guidano veicoli per il trasporto di merci su strada comprovano la qualifica e la formazione previste dalla presente direttiva mediante il Certificato di guida previsto dal Regolamento (CE)No 484/2002⁷.

Lo Stato membro può rilasciare la carta di qualificazione del conducente al conducente in base al codice comunitario corrispondente.

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX%3A32002R0484>

I conducenti che guidano veicoli per il trasporto di persone su strada dimostrano la qualifica e la formazione fornite dalla presente direttiva attraverso:

- Il Codice comunitario apposto sulla patente di guida modello comunitario che il conducente possiede;
- la carta di qualificazione del conducente su cui è apposto il codice comunitario corrispondente;
- Il certificato nazionale di cui gli Stati membri riconoscono reciprocamente la validità sul proprio territorio.

12. Deroghe

Questa direttiva non si applicava ai conducenti di veicoli:

- la cui velocità massima non supera i 45 km/h;
- ad uso delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco, delle forze dell'ordine e dei servizi di trasporto sanitario di emergenza, o messi a loro disposizione, quando il trasporto viene effettuato a seguito di compiti assegnati a tali servizi;
- soggetti a prove su strada per perfezionamento tecnico, riparazione o manutenzione, o ai conducenti di veicoli nuovi o non trasformati che non sono ancora stati in circolazione;
- per i quali è richiesta una patente di categoria D o D1 e sono guidati senza passeggeri dal personale di manutenzione da o verso un centro di manutenzione situato vicino al sito di manutenzione più vicino utilizzato dall'operatore del trasporto, a condizione che la guida del veicolo non sia l'attività principale del conducente;
- utilizzati per stati di emergenza o per missioni di salvataggio, compresi i veicoli utilizzati per il trasporto di aiuti umanitari a fini non commerciali;
- utilizzati per lezioni ed esami di guida da chiunque desideri ottenere la patente di guida o un certificato di idoneità professionale (CAP), ai sensi della direttiva, a condizione che non siano utilizzati per il trasporto di merci e passeggeri a fini commerciali;
- utilizzati per il trasporto di passeggeri o merci per scopi non commerciali;
- per il trasporto di materiale, attrezzature o macchinari utilizzati dal conducente nello svolgimento della propria attività, a condizione che la guida di veicoli non sia l'attività principale del conducente.

In questo paragrafo, la presente direttiva non si applica alle persone che desiderano ottenere una patente di guida o un codice CAP, in conformità con la direttiva, quando queste persone frequentano una formazione di guida aggiuntiva nel campo dell'apprendimento sul lavoro, a condizione che siano accompagnate da un'altra persona con un CAP o da un istruttore di guida.

Questa direttiva non si applicava nelle seguenti circostanze:

1. I conducenti di veicoli operano nelle zone rurali per rifornire l'attività del conducente,
 2. I conducenti non offrono servizi di trasporto,
 3. Gli Stati ritengono che il trasporto sia occasionale e non influisca sulla sicurezza stradale.
- Questa direttiva non si applicava ai conducenti di veicoli senza conducente, di aziende agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per il trasporto di merci come parte della loro attività commerciale, a meno che il conducente non stia svolgendo un'attività principale o superi una certa distanza, stabilita dalla legge nazionale, dal luogo in cui si trova la società proprietaria del veicolo o che è stato affittato o dato in leasing.

1.2.1.2. Direttiva europea 2006/126 / CE relativa alla patente di guida⁸

La direttiva del Consiglio, adottata il 29 luglio 1991, ha subito numerose modifiche sostanziali. Questa direttiva chiarisce la posizione della UE su questo tema. Quando è stata redatta questa direttiva, l'Unione ha voluto armonizzare le norme sulle patenti di guida, elemento indispensabile della politica comune dei trasporti, che facilitano la libera circolazione delle persone. Nonostante i progressi compiuti nelle norme sulla patente di guida, sussistevano ancora differenze significative tra gli Stati membri per quanto riguarda il rinnovo delle patenti e le sottocategorie di veicoli.

Non è la prima volta che il Parlamento europeo è coinvolto in questo dibattito. La direttiva 2018 non pregiudica le qualifiche di guida esistenti, rilasciate o acquisite prima della data della domanda. Le patenti di guida sono riconosciute l'una dall'altra all'interno dell'UE e gli stati erano tenuti ad applicare il periodo di validità indicato dalla presente direttiva a una patente senza validità amministrativa limitata rilasciata da un altro Stato membro e in cui il titolare abbia risieduto da più di due anni.

Le regole sugli esami che i conducenti devono superare e il rilascio della patente di guida dovevano essere armonizzate, definendo le conoscenze, abilità e comportamenti richiesti per la guida di veicoli, basando l'esame di guida su questi concetti e ridefinendo gli standard minimi riguardanti l'idoneità fisica e mentale alla guida. La prova del rispetto delle norme minime di idoneità fisica e mentale per la guida di un autoveicolo per i conducenti di veicoli destinati al trasporto di persone o merci è stata fornita al momento del rilascio della patente. Agli Stati membri era consentito imporre esami medici per garantire il rispetto degli standard minimi di idoneità fisica e mentale per la guida di altri veicoli. Per motivi di trasparenza, gli esami sono stati effettuati in concomitanza con un rinnovo della patente e sono stati quindi determinati dalla validità della patente. Gli Stati membri potevano anche aumentare il limite di età per guidare determinate categorie di veicoli al fine di promuovere ulteriormente la sicurezza stradale. In circostanze eccezionali, gli Stati membri potrebbero abbassare il limite di età per tenere conto delle situazioni nazionali. Le definizioni delle categorie avrebbero dovuto rispecchiare meglio le caratteristiche tecniche dei veicoli interessati, nonché l'abilità richiesta per guidare i veicoli stessi. Devono essere state adottate disposizioni specifiche per consentire l'accesso alla guida di veicoli per le persone con disabilità. Gli Stati membri potrebbero applicare le loro disposizioni nazionali in materia di ritiro, sospensione, rinnovo e annullamento della patente di guida a qualsiasi titolare che abbia acquisito la residenza normale nel loro territorio. Il modello di patente di guida definito dalla Direttiva 91/439 / CEE⁹ doveva essere sostituito da un modello unico in formato tessera plastificata. Questa direttiva ha stabilito standard minimi relativi all'accesso alla professione di esaminatore di guida e requisiti di formazione per gli esaminatori di guida al fine di migliorare le conoscenze e le capacità degli esaminatori, garantendo così una valutazione oggettiva dei candidati per ottenere una patente e conseguire una migliore armonizzazione degli esami di guida. **È importante sapere che la direttiva 2006/126 è stata superata dalla direttiva 645/2018.**

1. Modello di patente di guida

Gli Stati membri istituiscono una patente di guida nazionale secondo il modello comunitario. Dopo aver consultato la Commissione, gli Stati membri possono inserire dati aggiuntivi, a condizione che ciò non interferisca in alcun modo con l'attuazione della presente direttiva.

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF>

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31991L0439&from=en>

2. Riconoscimento reciproco

Le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri devono essere reciprocamente riconosciute.

3. Categorie, definizioni ed età minima

La patente di guida può essere rilasciata a partire dall'età minima indicata per ciascuna categoria. La patente di guida autorizza la guida di veicoli a motore:

- Il veicolo è un autoveicolo, normalmente destinato al trasporto di persone o cose su strada, ovvero al traino su strada di veicoli adibiti al trasporto di persone o cose. Questo termine comprende anche i filobus, cioè i veicoli collegati ad una rete elettrica che non circolano su rotaie, ma non trattori agricoli o forestali;
- Un trattore agricolo o forestale è definito come qualsiasi veicolo a motore, su ruote o cingolato, avente almeno due assi, la cui funzione principale risiede nella capacità di trainare, spingere, trasportare o azionare macchine, attrezzature o rimorchi destinati ad essere utilizzati nelle aziende agricole o silvicoltura, il cui utilizzo è per il trasporto stradale di persone o cose o per il traino su strada di veicoli destinati al trasporto di persone o cose;

a) Categoria B:

- veicoli la cui massa massima autorizzata non supera i 3.500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; i motocicli di questa categoria possono essere fissati a un rimorchio con una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg.

- L'età minima per la categoria B è 18 anni;

I veicoli di questa categoria possono agganciare un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg, a condizione che la massa massima autorizzata di questa combinazione non superi i 4250 kg. Se questa combinazione supera i 3500 kg, gli Stati membri, conformemente alle disposizioni dell'allegato V, richiedono il completamento della formazione per guidare tale combinazione. In alternativa, può essere richiesto l'addestramento e il superamento di un test di abilità e comportamento.

b) Categoria BE:

- complessi di veicoli costituiti da un trattore di categoria B e un rimorchio o semirimorchio la cui massa massima autorizzata del rimorchio o del semirimorchio non supera i 3500 kg;
- L'età minima per la categoria BE è fissata a 18 anni;

c) Categoria C1:

- Veicoli diversi da quelli della categoria D1 o D, la cui massa massima autorizzata è superiore a 3500 kg, ma non superiore a 7500 kg, progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; i veicoli di questa categoria possono essere agganciati ad un rimorchio la cui massa massima autorizzata non sia superiore a 750 kg;

d) Categoria C1E:

- Complessi di veicoli costituiti da un trattore di grado C1 e da un rimorchio o semirimorchio, la cui massa autonoma massima è superiore a 750 kg, a condizione che la massa autonoma del complesso non superi 12000 kg;
- complessi di veicoli costituiti da un trattore di categoria B e da un rimorchio o semirimorchio, la cui massa autorizzata è superiore a 3500 kg, a condizione che la massa autorizzata del complesso non superi 12000 kg;
- L'età minima per le categorie C1 e C1E è fissata a 18 anni;

e) Categoria C

- Veicoli diversi da quelli delle categorie D1 o D la cui massa massima autorizzata è superiore a 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; i veicoli di questa categoria possono essere agganciati ad un rimorchio la cui massa massima a guida autonoma non supera 750 kg;

f) Categoria CE:

- Complessi di veicoli costituiti da un trattore di categoria C e da un rimorchio o semirimorchio, la cui massa massima autonoma supera 750 kg; l'età minima per le categorie C e CE è fissata a 21 anni, fatte salve le disposizioni per la guida di questi veicoli nella direttiva 2003/59 / CE;

g) Categoria D1:

- Veicoli progettati e costruiti per il trasporto di non più di 16 persone, oltre al conducente, e aventi una lunghezza massima di 8 metri; i veicoli di questa categoria possono essere agganciati ad un rimorchio la cui massa massima a guida autonoma non supera 750 kg;

h) Categoria D1E:

- Complessi di veicoli costituiti da un trattore di categoria D1 e un rimorchio con una massa massima autorizzata superiore a 750 kg;
- L'età minima per le categorie D1 e D1E è fissata a 21 anni, fatte salve le disposizioni per la guida di questi veicoli nella direttiva 2003/59 / CE;

i) Categoria D:

- Veicoli progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone, oltre al conducente; i veicoli che possono essere guidati con una patente di categoria D possono essere agganciati a un rimorchio la cui massa massima autorizzata non sia superiore a 750 kg;

j) Categoria DE:

- Fatta eccezione per le disposizioni delle norme di omologazione per i veicoli interessati, complessi di veicoli composti da un autoarticolato, che rientra nella categoria D, e un rimorchio, la cui massa massima autorizzata supera 750 kg
- L'età minima per le categorie D e DE è fissata a 24 anni, fatte salve le disposizioni per la guida di tali veicoli nella direttiva 2003/59 / CE.

In base all'accordo con la Commissione, gli Stati membri possono esentare alcuni tipi particolari di autoveicoli, come i veicoli speciali per disabili, dall'applicazione del presente articolo.

- Gli Stati membri possono escludere dall'applicazione della presente direttiva i veicoli utilizzati dalle forze armate o dalla protezione civile o messi a loro disposizione.

- Gli Stati membri possono modificare l'età minima per il rilascio della patente di guida:

a) Abbassarlo a 14 anni o aumentarlo a 18 anni per la categoria AM;

b) Portarlo a 18 anni per la categoria B1;

- Portarlo a 17 o 18 anni per la categoria A1,

se c'è un intervallo di due anni tra l'età minima per la categoria A1 e l'età minima per la categoria A2 e l'abbassamento a 17 anni per la categoria B e BE.

- Gli Stati membri possono abbassare l'età minima a 18 anni per la categoria C e a 21 anni per la categoria D per:

a) Veicoli utilizzati dai vigili del fuoco e per il mantenimento dell'ordine pubblico;

b) Veicoli sottoposti a prove su strada a scopo di riparazione o manutenzione.

c) Le patenti di guida rilasciate a persone di età inferiore ai 18 anni sono valide solo nel territorio dello Stato membro di rilascio, fino a quando il titolare della patente non ha raggiunto il limite minimo di età.

d) Gli Stati membri possono riconoscere la validità nel loro territorio delle patenti di guida rilasciate ai conducenti che non hanno ancora raggiunto l'età minima di cui ai paragrafi da 2 a 4.

4. Condizioni e limitazioni

La patente di guida riporta le condizioni alle quali il conducente è autorizzato a guidare.

Graduazione ed equivalenze tra categorie.

La patente di guida è soggetta alle seguenti condizioni:

- La patente di guida per le categorie C1, C, D1 o D può essere rilasciata solo ai conducenti già in possesso di una patente di categoria B;
- La patente di guida per le categorie BE, C1E, EC, D1E e DE può essere rilasciata solo ai conducenti con patente rispettivamente delle categorie B, C1, C, D1 o D.

La validità della patente di guida è stabilita come segue:

- La patente di guida rilasciata per le categorie C1E, EC, D1E o DE è valida per il complesso di veicoli BE;
- La patente di guida rilasciata per la categoria CE è valida per la categoria DE purché il relativo titolare sia già in possesso di una patente di categoria D;
- La patente di guida rilasciata per le categorie CE e DE è valida per il complesso dei veicoli, rispettivamente, delle categorie C1E e D1E;
- La patente di guida rilasciata per una qualsiasi delle categorie è valida per i veicoli della categoria AM. Tuttavia, per le patenti di guida rilasciate nel suo territorio, uno Stato membro può limitare le equivalenze per la categoria AM alle categorie A1, A2 e A se richiede una prova pratica come requisito per ottenere la categoria AM;
- La patente di guida per la categoria A2 è valida anche per la categoria A1;
- La patente di guida rilasciata per le categorie A, B, C o D è valida rispettivamente per le categorie A1, A2, B1, C1 o D1.

- **Gli Stati membri possono autorizzare la guida sul loro territorio:**

1. Di veicoli D1 (con una massa massima autorizzata di 3500 kg, escluse le attrezzature specializzate per il trasporto di passeggeri disabili) da parte di persone di età non inferiore a 21 anni e in possesso di una patente di guida di categoria B da almeno due anni, assumendo che tali veicoli siano utilizzati per scopi sociali da organizzazioni non commerciali e siano guidati da volontari non retribuiti;
2. Di veicoli con una massa massima autorizzata superiore a 3500 kg da parte di persone di età non inferiore a 21 anni e in possesso di una patente di guida di categoria B da almeno due anni, a condizione che tali veicoli siano essenzialmente destinati ad essere utilizzati per fermate, per scopi educativi o ricreativi, per essere utilizzati a fini sociali da organizzazioni non commerciali e che siano stati modificati in modo da non poter essere utilizzati per il trasporto di più di nove persone o per il trasporto di merci di qualsiasi tipo, ad eccezione di quelle assolutamente necessario per l'uso loro assegnato.

5. Rilascio, validità e rinnovo

La patente di guida è soggetta a:

1. un test di abilità e di comportamenti e un test di controllo cognitivo, nonché il soddisfacimento degli standard medici, in conformità con le disposizioni degli allegati II e III.
2. superamento di una prova teorica esclusivamente per la categoria AM; Gli Stati membri possono richiedere il superamento di un test di capacità e di comportamento e di una visita medica per questa categoria.

Gli Stati membri possono imporre una prova specifica di capacità e prove di comportamento per tricicli e quad di tale categoria. Per la differenziazione dei veicoli AM può essere inserito un codice nazionale nella patente di guida;

3. la residenza o la comprovante dello status di studente per un periodo di almeno sei mesi nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida.

Da gennaio 2013, le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri per le categorie AM, A1, A2, A, B, B1 e BE hanno una validità amministrativa di **10 anni**. A partire dal 19 gennaio 2013, le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri per le categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E hanno una validità amministrativa di **5 anni**.

Il rinnovo di una patente di guida può attivare un nuovo periodo amministrativo per una o più altre categorie per le quali il titolare è autorizzato a guidare, nella misura in cui soddisfi le condizioni stabilite nella presente direttiva.

Il rinnovo della patente di guida al momento della scadenza della sua validità amministrativa è subordinato:

1. a continuare a rispettare i requisiti minimi di idoneità alla guida fisica e mentale descritti nell'allegato III per le patenti di guida delle categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E;
2. se un conducente ha la residenza o la prova della sua qualifica di studente nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida, per un periodo di almeno sei mesi.

Al momento del rinnovo di una patente di guida per le categorie AM, A, A1, A2, B, B1 e BE, gli Stati membri possono imporre un controllo dei requisiti minimi per l'idoneità alla guida fisica e mentale descritti nell'allegato III. Gli Stati membri possono ridurre il periodo di validità amministrativa di cui al paragrafo 2 delle patenti di guida rilasciate a conducenti inesperti di qualsiasi categoria, al fine di applicare misure specifiche a tali conducenti per migliorare la sicurezza stradale. Gli Stati membri possono ridurre il periodo di validità amministrativa della prima patente rilasciata a conducenti inesperti per le categorie C e D a tre anni, per poter applicare misure specifiche a tali conducenti per migliorare la loro sicurezza stradale. Gli Stati membri possono ridurre il periodo di validità amministrativa, di cui al paragrafo 2, delle patenti di guida individuali per qualsiasi categoria se è necessaria la frequenza dei controlli medici o altre misure specifiche, come le restrizioni ai trasgressori della circolazione stradale. Gli Stati membri possono ridurre il periodo di validità amministrativa, di cui al paragrafo 2, delle patenti di guida i cui titolari risiedono nel loro territorio e hanno compiuto 50 anni di età, al fine di aumentare la frequenza dei controlli medici o applicare altre misure specifiche come i corsi di aggiornamento. Questo periodo di validità amministrativa ridotto può essere applicato solo al momento del rinnovo della patente di guida.

6. Adattamento al progresso scientifico e tecnico

L'utente può avere una sola patente di guida. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per rilasciare, sostituire, rinnovare o scambiare una patente di guida, verificando con gli altri Stati membri se sia ragionevole presumere che il richiedente sia ancora titolare di un'altra patente di guida; lo Stato membro rilascia la patente e garantisce che la persona soddisfi i requisiti stabiliti nella presente direttiva, applicando le disposizioni nazionali sul ritiro o il ritiro della patente di guida, se è accertato che la patente è stata rilasciata senza requisiti soddisfatti. Gli esaminatori guida devono soddisfare gli standard minimi, di cui all'allegato IV della direttiva; coloro che svolgono le loro funzioni prima del 19 gennaio 2013 sono soggetti solo a disposizioni in materia di garanzia della qualità e misure di formazione continua periodica.

7. Disposizioni varie relative alla sostituzione, ritiro, sostituzione e riconoscimento della patente di guida

- se un conducente ha acquisito la residenza in un altro Stato membro, può richiedere la sostituzione di una patente di guida con un'equivalente. Spetta allo Stato membro verificare per quale categoria la patente presentata sia effettivamente valida.
- a meno che non sia rispettato il principio di territorialità delle leggi penali e delle norme di polizia, lo Stato membro di residenza può applicare al titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro le sue disposizioni nazionali sulla restrizione, sospensione, ritiro o revoca il diritto di guidare e, se necessario, sostituire la patente.

- lo Stato membro che procede alla sua sostituzione, restituisce la vecchia patente alla autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata, specificandone i motivi.
- lo Stato membro può rifiutarsi di rilasciare una patente di guida a un richiedente la cui patente è limitata, sospesa o ritirata in un altro Stato membro.
- uno Stato membro può rifiutarsi di riconoscere a una persona la cui patente è limitata, sospesa o ritirata nel territorio di un altro Stato membro, la validità della patente di guida rilasciata da tale Stato membro.
- uno Stato membro può rifiutarsi di rilasciare una patente di guida a un richiedente la cui patente è stata revocata in un altro Stato membro.
- la sostituzione della patente di guida a seguito di smarrimento o furto può essere ottenuta solo presso l'autorità competente dello Stato membro in cui il titolare ha la residenza; la sostituzione avviene sulla base delle informazioni in possesso o, se del caso, sulla base di un certificato dell'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato la patente iniziale.
- se uno Stato membro sostituisce una patente di guida rilasciata da un paese terzo con una patente di guida di modello comunitario, tale sostituzione, nonché ogni successivo rinnovo o sostituzione, sono registrati sulla patente di guida di modello comunitario. Questa sostituzione può essere effettuata solo se la patente rilasciata da un paese terzo è stata consegnata all'autorità competente dello Stato membro che procede alla sostituzione. In caso di trasferimento della residenza da parte del titolare della patente in un altro Stato membro, quest'ultimo non può applicare il principio del mutuo riconoscimento come definito dalla presente direttiva.

8. Residenza

La direttiva riconosce come residenza il luogo in cui una persona risiede abitualmente, vale a dire, per almeno **185 giorni** all'anno, per interessi personali e professionali o, nel caso di una persona che non ha interessi professionali, per interessi personali che rivelino stretti legami tra le persone e il luogo in cui vivono.

Tuttavia, per la residenza di una persona i cui interessi professionali si trovano in un luogo diverso da quello dove ha i propri interessi personali, e che quindi risiede alternativamente in luoghi diversi in due o più Stati membri, è il luogo in cui tale persona ha i suoi interessi personali, a condizione che egli / lei ritorni regolarmente. Quest'ultima condizione non è necessaria se la persona soggiorna in uno Stato membro per l'esecuzione di una missione a tempo determinato. La frequenza di corsi universitari o scolastici non comporta il trasferimento della residenza normale.

Qualsiasi patente di guida rilasciata prima del 19 gennaio 2013 non è revocata o in alcun modo limitata dalle disposizioni della presente direttiva.

Ulteriori specifiche possono essere trovate negli ALLEGATI alla direttiva:

- PATENTE DI GUIDA [STATO MEMBRO], ALLEGATO II¹⁰
- PROVA TEORICA / PROVA DI CAPACITÀ E COMPORTAMENTO, ALLEGATO II
- NORME MINIME DI IDONEITÀ FISICA E MENTALE ALLA GUIDA DI UN VEICOLO A MOTORE, ALLEGATO III
- NORME MINIME PER ESAMINATORI PRATICI DELLA PROVA DI GUIDA, ALLEGATO IV
- REQUISITI MINIMI PER LA FORMAZIONE DEI CONDUCENTI E LE PROVE PER LE COMBINAZIONI DEFINITE NELL'ARTICOLO 4, PARAGRAFO 4, LETTERA B), SECONDO COMMA, ALLEGATO V

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF>

1.2.1.3. Direttiva europea 2018/645 UE che modifica la direttiva 2003/59 / CE sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di determinati veicoli stradali per il trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126 / CE sulla patente di guida

Nel Libro bianco del 28 marzo 2011, intitolato "Tabella di marcia per uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", la Commissione ha fissato un obiettivo "zero vittime": l'Unione europea dovrebbe avvicinarsi a zero vittime della strada entro il 2050. Nella sua guida alla sicurezza stradale 2011-2020, intitolata "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti per la sicurezza stradale 2011-2020", la Commissione ha inoltre proposto l'obiettivo di dimezzare ulteriormente il numero totale di vittime della strada nella UE entro il 2020 dal 2010. Per raggiungere tale obiettivo sono stati definiti sette obiettivi strategici, tra cui il miglioramento dell'istruzione e della formazione degli utenti della strada e la protezione degli utenti vulnerabili. Il Consiglio Europeo del 23 e 24 ottobre 2014, ha approvato un obiettivo vincolante per la riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40% delle emissioni di gas serra entro il 2030, rispetto al 1990. In questo modo, la riduzione delle emissioni avrebbe dovuto contribuire a soddisfare gli obiettivi a lungo termine dell'accordo di Parigi (2015) e tutti i settori dell'economia avrebbero dovuto contribuire a raggiungerlo. Il settore dei trasporti, uno dei principali fattori di emissione, necessitava di un approccio globale per promuovere la riduzione delle emissioni e l'efficienza energetica. Si sarebbero dovuti compiere progressi verso la mobilità a basse emissioni, anche attraverso la ricerca e l'introduzione dei progressi tecnologici già disponibili. I conducenti avrebbero dovuto essere adeguatamente formati per adottare uno stile di guida quanto più efficiente possibile. Le direttive 2003/59/CE e 2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio hanno già messo in atto le questioni trattate da questa direttiva.

La Commissione, analizzando i risultati, ha riscontrato una serie di carenze. Le principali sono state riscontrate tra le difficoltà in materia legale. A queste vanno aggiunte quelle riferite al contenuto dei corsi di formazione, le difficoltà nel vedere le attività di formazione svolte, in tutto o in parte, riconosciute in un altro Stato membro.

Al fine di fornire maggiore chiarezza giuridica e garantire certezza e coerenza con altri atti della UE, è stato necessario apportare alcune modifiche alle esenzioni previste dalla direttiva 2003/59/CE, tenendo conto di esenzioni analoghe ai sensi del regolamento 561/2006¹¹ del Parlamento europeo e Consiglio. Alcune di queste esenzioni si riferiscono a situazioni in cui la guida non è l'attività principale del conducente e l'obbligo di rispettare i requisiti della direttiva 2003/59/CE imporrebbe un onere sproporzionato ai conducenti. In generale, la guida non è considerata l'attività principale di un conducente se occupa meno del 30% dell'orario di lavoro mensile continuo.

Il tema della rinuncia era quello che più di tutti aveva creato complicazioni. Un esempio è quello di guidare nelle zone rurali. In questo caso, la precedente direttiva prevedeva che se la guida non è frequente e avviene in zone rurali oltre che svolta da autisti per rifornire la propria attività, la deroga avrebbe dovuto applicarsi a condizione che fosse comunque garantita la sicurezza stradale. Tuttavia, a causa delle diverse condizioni tra gli Stati membri, avrebbero dovuto avere il diritto di agire con discrezione nel determinare se tale guida può essere considerata occasionale e se tale rinuncia ha un impatto sulla sicurezza stradale (ad esempio, a seconda della tipo, volume di traffico o presenza di utenti della strada vulnerabili). Le distanze che le persone che lavorano nel settore agricolo (ad esempio ed esenti da questa direttiva) devono percorrere nel corso della loro attività sono molto diverse. Era quindi opportuno lasciare agli Stati membri la

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A32006R0561>

determinazione delle distanze massime consentite per le quali si applicano le esenzioni, calcolate dal luogo della società. Un'altra questione importante è stata quella della qualificazione e delle rispettive esenzioni. I conducenti esentati dal requisito di qualifica iniziale dovrebbero, pur beneficiando della rinuncia, essere comunque tenuti a svolgere una formazione regolare per garantire che la loro conoscenza delle materie necessarie per svolgere il loro lavoro rimanga aggiornata.

Nel definire questa direttiva, le istituzioni della UE hanno tenuto conto degli sviluppi nella formazione e nell'istruzione. Al fine di migliorare il contributo della direttiva 2003/59 / CE alla sicurezza stradale e alla formazione dei conducenti, i corsi di formazione avrebbero dovuto essere ulteriormente approfonditi su questioni di sicurezza stradale, come la percezione del pericolo; proteggere gli utenti della strada vulnerabili, in particolare i pedoni, i ciclisti e le persone a mobilità ridotta, la guida a basso consumo di carburante, guida in condizioni meteorologiche estreme e trasporti eccezionali. In questo contesto, i corsi dovrebbero riguardare anche i sistemi di trasporto intelligenti e dovrebbero evolversi per stare al passo con gli sviluppi tecnologici.

In questo modo, gli Stati membri hanno la possibilità di migliorare e modernizzare le pratiche di formazione con l'uso di strumenti quali le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), come l'e-learning e l'apprendimento integrato, per una parte della formazione, garantendo nel contempo la qualità della formazione. Nel migliorare e modernizzare le pratiche di formazione utilizzando strumenti TIC, è importante tenere conto del fatto che alcune questioni specifiche richiedono una formazione pratica e non possono essere adeguatamente affrontate con tali strumenti di apprendimento: ad esempio, il montaggio di catene da neve o il fissaggio di carichi, o altri esercizi relativi alla formazione in cui l'aspetto pratico è importante. La formazione pratica potrebbe consistere nella guida, anche se non necessariamente. Una parte sostanziale della formazione richiesta dalla presente direttiva dovrebbe essere svolta in un centro di formazione autorizzato.

Al fine di mantenere la coerenza tra i diversi tipi di formazione prescritti dalla legislazione della UE, gli Stati membri hanno avuto l'opportunità di combinare vari tipi di formazione (formazione sul trasporto di merci pericolose, sensibilizzazione alla disabilità o trasporto di animali, con la formazione di cui al Direttiva 2003/59 / CE) purché i risultati della formazione siano stati quelli indicati dall'Unione Europea.

D'altra parte, le autorità degli Stati membri erano obbligate, se la formazione completata non poteva essere indicata sulla loro patente di guida, a rilasciare una carta di qualificazione del conducente, nella forma prescritta dai modelli standard, che garantisca il riconoscimento reciproco per ogni conducente che ha i requisiti della direttiva 2003/59 / CE. L'uso dei certificati del conducente da parte dei conducenti di paesi terzi era una prova della conformità ai requisiti di formazione e avrebbe potuto costituire un ostacolo per i conducenti stessi se il trasportatore restituisse il certificato alle autorità che lo hanno rilasciato, in particolare quando tali conducenti desiderano intraprendere un lavoro in un altro Stato membro. Per evitare che i conducenti siano costretti a ripetere la formazione in caso di riassunzione in questo tipo di situazione, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a cooperare e scambiare informazioni sulle qualifiche dei conducenti. Al fine di consentire una transizione agevole, i certificati del conducente in corso e le carte di qualificazione del conducente in corso di validità rilasciate in conformità alle norme applicabili prima dell'entrata in vigore delle disposizioni modificate dalla presente direttiva, dovrebbero essere riconosciuti per il periodo fino al loro data di scadenza. Queste modifiche non invalidano la formazione svolta, né le patenti di guida rilasciate per comprovare tale formazione, prima della loro domanda.

Anche la questione delle prescrizioni sull'età minima era stata complicata. È importante notare che, per motivi di certezza giuridica, per garantire che i requisiti minimi di età per gli scopi

stabiliti nella direttiva 2003/59 / CE siano armonizzati, la direttiva 2006/126 / CE avrebbe dovuto prevedere una deroga che stabiliva che la patente di guida potesse essere rilasciata all'età minima richiesta dalla direttiva 2003/59 / CE. Questo chiarimento copre l'età minima generale per i conducenti di determinate categorie di veicoli con una PAC e non modifica le opzioni esistenti per ridurre o rinunciare ai requisiti di età minima.

Le modifiche alla Direttiva 2006/126 / CE si sono quindi limitate a quelle direttamente connesse alla revisione della Direttiva 2003/59 / CE, finalizzate a facilitare l'utilizzo di veicoli alimentati a carburanti alternativi. Un'analisi più approfondita dell'attuazione e dell'attuazione della Direttiva 2006/126 / CE, compresa la distinzione tra alcune categorie di veicoli, appare auspicabile e dovrebbe essere prevista in ogni futura revisione della Direttiva 2006/126 / CE.

Al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e al miglioramento della qualità dell'aria facilitando l'uso di veicoli alimentati a combustibili alternativi, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad autorizzare i titolari di una patente di guida di categoria B nel loro territorio a guidare determinati tipi di veicoli a motore, alimentati da combustibili alternativi, la cui massa massima autorizzata è superiore a 3.500 kg, ma non superiore a 4.250 kg. Questa possibilità di superare i 3.500 kg dovrebbe essere subordinata al fatto che la massa aggiuntiva consentita è dovuta unicamente alla massa in eccesso risultante da sistemi di propulsione alternativi e dovrebbe essere soggetta a restrizioni e condizioni per evitare effetti negativi sulla sicurezza stradale.

Non è la prima volta che il Parlamento europeo è coinvolto in questo dibattito. Questa direttiva si limita a quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi in conformità al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

Alla luce di tutti i punti sopra elencati, le istituzioni della UE hanno ritenuto necessario modificare le direttive 2003/59 / CE e 2006/126 / CE come segue.

La direttiva 2003/59 / CE è modificata come segue:

1. Scopo

Questa direttiva si applica alla guida da parte di:

- a) cittadini di uno Stato membro
- b) cittadini di un paese terzo dipendenti di una società stabilita in uno Stato membro o dipendenti della stessa azienda;

Autisti: coloro che effettuano trasporti stradali all'interno dell'Unione, su strade aperte alla fruizione pubblica di:

- a. Veicoli per i quali è richiesta una patente di guida C1, C1-E, C o C-E, come definita dalla direttiva 2006/126 / CE del Parlamento europeo e del Consiglio o una patente di guida riconosciuta equivalente,
- b. Veicoli per i quali è richiesta una patente di categoria D1, D1, D, D o D-E, come definito dalla Direttiva 2006/126 / CE, o una patente di guida riconosciuta come equivalente.

2. Deroghe

La direttiva non si applica ai conducenti di veicoli:

- a) la cui velocità massima non supera i 45 km/h;
- b) ad uso delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco, delle forze dell'ordine e dei servizi di trasporto sanitario di emergenza, o messi a loro disposizione, quando il trasporto viene effettuato in conseguenza di compiti assegnati a tali servizi;
- c) sottoposti a prove su strada per perfezionamento tecnico, riparazione o manutenzione, o ai conducenti di veicoli nuovi o non trasformati che non sono ancora stati in circolazione;
- d) per i quali è richiesta una patente di categoria D o D1 e sono guidati senza passeggeri dal personale di manutenzione verso o da un centro di manutenzione situato vicino al sito di

- manutenzione più vicino utilizzato dall'operatore del trasporto, a condizione che la guida del veicolo non sia attività principale del conducente;
- e) utilizzati per stati di emergenza o per missioni di salvataggio, compresi i veicoli utilizzati per il trasporto di aiuti umanitari a fini non commerciali;
 - f) utilizzati per lezioni ed esami di guida da chiunque desideri ottenere la patente di guida o un certificato di idoneità professionale (CAP), ai sensi dell'articolo 6 e dell'articolo 8, paragrafo 1, purché non siano utilizzati per il trasporto di merci e passeggeri per scopi commerciali;
 - g) utilizzati per il trasporto di passeggeri o merci per scopi non commerciali;
 - h) per il trasporto di materiale, attrezzature o macchinari utilizzati dal conducente nello svolgimento della propria attività, a condizione che la guida di veicoli non sia l'attività principale del conducente.

La presente direttiva non si applica alle persone che desiderano ottenere una patente di guida o una PAC, quando tali persone frequentano una formazione di guida aggiuntiva nel campo dell'apprendimento sul lavoro, a condizione che siano accompagnate da un'altra persona con un codice CAP o da un istruttore di guida, per la categoria dei veicoli utilizzati per lo scopo di cui alla suddetta lettera.

La direttiva non si applica nelle seguenti circostanze:

- a. i conducenti di veicoli operano nelle aree rurali per rifornire l'attività del conducente,
- b. i conducenti non offrono servizi di trasporto,
- c. gli stati ritengono che il trasporto sia occasionale e non influisca sulla sicurezza stradale.

La direttiva non si applica ai conducenti di veicoli senza conducente, da società agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per il trasporto di merci nell'ambito della loro attività, a meno che il conducente non stia svolgendo la sua attività principale o superi una distanza, stabilita dalla legislazione nazionale, dal luogo in cui si trova la società proprietaria del veicolo o che è stato affittato o noleggiato.

3. Formazione periodica

La formazione periodica consiste in un aggiornamento professionale che consente ai titolari di CAP di affinare le conoscenze essenziali per il proprio lavoro, con particolare enfasi sulla sicurezza stradale, salute e sicurezza sul lavoro e riduzione dell'impatto ambientale della guida. Questa formazione è organizzata da un centro di formazione autorizzato. La formazione consiste nell'insegnamento in aula, nella formazione pratica e, se disponibile, nella formazione attraverso le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) o simulatori di alta qualità. In caso di trasferimento ad altra azienda si deve tener conto della formazione periodica già svolta dal conducente.

Lo scopo della formazione periodica è quello di approfondire e rivedere alcune delle materie autorizzate. Si occupa di vari argomenti e prevede sempre almeno un argomento relativo alla sicurezza stradale. Gli argomenti trattati nella formazione rispondono ai pertinenti sviluppi della legislazione e della tecnologia e tengono conto, per quanto possibile, delle esigenze specifiche della formazione dei conducenti.

I conducenti acquisiscono la qualifica nello Stato membro di residenza come definito dalla Direttiva 2006/126 / CE.

4. Codice dell'Unione

Sulla base della qualificazione iniziale e del numero di codici postali, le autorità competenti degli Stati membri, tenendo conto delle disposizioni della presente direttiva, applicano il codice armonizzato Union '95', accanto alle corrispondenti categorie di patenti di guida:

- a. sulla patente di guida;
- b. sulla carta di qualificazione del conducente, redatta secondo il modello di cui all'allegato II della presente direttiva.

Se le autorità competenti dello Stato membro in cui è stato ottenuto il CAP non possono inserire il codice UE sulla patente di guida, rilasciano la carta di qualificazione del conducente al conducente. Gli Stati membri si scambiano la carta di qualifica del conducente che hanno rilasciato. Al momento del rilascio della carta, le autorità competenti si accertano che la patente di guida sia valida per la categoria di veicoli interessata.

I conducenti che guidano veicoli da strada ad aria possono anche dimostrare la qualifica e la formazione fornite dalla presente direttiva mediante il certificato di guida fornito dal regolamento 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹², a condizione che si applichi al Codice UE '95.

Lo Stato membro di rilascio dichiara il codice UE '95 nella sezione del certificato riservata alle note, se il conducente in questione ha soddisfatto i requisiti di qualifica e di formazione di questa direttiva. Sono accettati i certificati di guida che non riportano il codice '95 della UE e che sono stati citati in giudizio prima del 23 maggio 2020, ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1072/2009¹³, al fine di certificare la conformità ai requisiti di formazione previsti dalla presente direttiva, come prova di qualificazione fino alla loro data di scadenza.

5. Rete per l'applicazione delle disposizioni

Gli Stati membri si scambiano informazioni sui codici PAC rilasciati o revocati. A tal fine, gli Stati membri, in collaborazione con la Commissione, sviluppano una rete elettronica o si adoperano per l'ampliamento di una rete esistente, tenendo conto di una valutazione da parte della Commissione della soluzione più efficace in termini di costi. La rete può contenere informazioni contenute nei codici di avviamento postale e informazioni sulle procedure amministrative relative ai codici di avviamento postale. Gli Stati membri garantiscono che il trattamento dei dati personali sia effettuato esclusivamente ai fini della verifica del rispetto della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda i requisiti di formazione di cui alla presente direttiva, in conformità al Regolamento 2016/679¹⁴ del Parlamento e del Consiglio. L'accesso alla rete è sicuro. Gli Stati membri possono concedere l'accesso solo alle autorità competenti responsabili dell'attuazione e del controllo del rispetto della presente direttiva.

La direttiva 2006/126 / CE è modificata come segue:

- a. L'età minima per le categorie C1 e C1E è stabilita in 18 anni;
- b. L'età minima per le categorie C e CE è stabilita in 21 anni;
- c. L'età minima per le categorie D1 e D1E è stabilita in 21 anni;
- d. L'età minima per le categorie D e DE è stabilita in 24 anni;

La direttiva è stata modificata come segue:

In deroga all'età minima, l'età minima per il rilascio della patente di guida categoria C e CE, D1 e D1E, E, D e DE corrispondono all'età minima richiesta per guidare tali veicoli per i titolari di CAP, a seconda dei casi, dalla direttiva 2003/59 / CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

¹² [Regolamento 1072/2009 del Parlamento e del Consiglio](#)

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1072>

¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0679>

Se, ai sensi della Direttiva 2003/59 / CE, uno Stato membro autorizza la guida nel suo territorio ad un'età inferiore, la validità della patente di guida è limitata al territorio dello Stato membro che l'ha rilasciata fino a che il titolare della patente non abbia raggiunto l'età minima richiesta dalla presente direttiva e sia titolare di un codice CAP.

L'uso di veicoli alimentati da combustibili alternativi, ai sensi dell'articolo 2, della direttiva 96/53/CE¹⁵ del Consiglio, con una massa massima autorizzata superiore a 3.500 kg, ma non superiore a 4,250 kg, per il trasporto di merci e che funzionano senza rimorchio, da titolari di una patente di guida di categoria B rilasciata da almeno due anni, a condizione che la massa superiore a 3.500 kg sia dovuta unicamente alla massa in eccesso del sistema di propulsione rispetto al sistema di propulsione di un veicolo di pari cilindrata, dotato di un motore a combustione interna convenzionale con accensione controllata o accensione spontanea, e purché non vi sia aumento della capacità di carico rispetto allo stesso veicolo.

Assistenza reciproca

Gli Stati membri si assistono reciprocamente nell'attuazione della presente direttiva e si scambiano informazioni sulle patenti che rilasciano, modificano, sostituiscono, rinnovano o revocano. Utilizzano la rete UE delle patenti di guida istituita per questi scopi non appena la rete diventerà operativa. La rete può essere utilizzata anche per lo scambio di informazioni a fini di controllo previsti dalla normativa UE.

direttiva SEE 2018/645/EU¹⁶

Le carte di qualificazione del conducente emesse prima del 23 maggio 2020 sono valide fino alla data di scadenza.

¹⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX:31996L0053>

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/645/oj/ita/pdf>

1.2.2. Patente di guida - formazione dei conducenti, la normativa italiana (decreto legislativo A.G. n. 149)

Lo schema di decreto legislativo (A.G.149¹⁷), recepisce i contenuti della Direttiva n. 2018/645/UE, che modifica la direttiva 2003/59/CE e la direttiva 2006/126 / CE. Di seguito si riportano alcune delle novità introdotte, sintetizzandone i contenuti, anche con riferimento alle corrispondenti disposizioni della direttiva stessa rispetto allo schema del decreto legislativo. Si rinvia al testo allegato per un'analisi dettagliata delle singole modifiche apportate al testo vigente del D.Lgs. N. 286 del 2005.

3. Qualifica e formazione dei conducenti

Il decreto modifica le norme relative alla qualifica iniziale e alla formazione periodica dei conducenti. Specifica i conducenti che necessitano della qualifica iniziale e l'obbligo di seguire una formazione periodica non più riservata ai conducenti che trasportano professionalmente persone e merci su veicoli (per i quali è richiesta la patente di guida nelle categorie C1, C, C1E, CE, D1, D1E, DE), ma per i conducenti impegnati nel trasporto su strada all'interno dell'Unione europea, su strade aperte al pubblico, con veicoli per i quali è richiesta la patente di guida ai sensi dell'articolo 1 della direttiva.

La nuova normativa definisce quindi la qualifica richiesta per la patente di guida. Si precisa che per ottenere la patente di guida è necessario:

- a. la cittadinanza italiana;
- b. essere cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo;
- c. essere cittadini di un paese terzo che siano dipendenti o lavorino per un'impresa stabilita in uno Stato membro.
- b. Viene eliminato il riferimento alla residenza, adeguando la normativa nazionale alla direttiva 2018/645.

4. Esenzione dalla qualifica

I casi di esenzione dall'abilitazione dei conducenti di veicoli sono:

- a. veicoli "destinati all'uso o messi a disposizione delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco nazionali, della polizia e dei servizi di trasporto medico di emergenza, quando il trasporto è effettuato in conseguenza di compiti assegnati a tali servizi". La corrispondente categoria di veicoli oggetto della direttiva menziona i veicoli - oltre a quelli utilizzati dalle forze armate, dalla protezione civile, dai vigili del fuoco - forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e dei servizi di trasporto medico di emergenza.
- b. persone che seguono una formazione continua sulla guida come parte del loro apprendimento professionale.
- c. la direttiva non si applica alle persone che desiderano ottenere una patente di guida o un CQC (Driver qualification card), anche quando tali persone seguono un ulteriore addestramento alla guida come parte dell'esperienza lavorativa, a condizione che siano accompagnate da un'altra persona in possesso di un CPC, o da un istruttore di guida, per la categoria di veicolo utilizzato per lo scopo di cui a tale lettera.

¹⁷ <https://temi.camera.it/leg18/dossier/OCD18-13338/recepimento-della-direttiva-ue-2018-645-che-modifica-direttiva-2003-59-ce-relativa-alla-qualificazione-iniziale-e-alla-formazione.html>

d. trasporto occasionale di un veicolo, per la cui guida è richiesta la patente di guida per C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, effettuato da conducenti che non possiedono la qualifica di conducenti professionisti e a condizione che l'attività specifica di trasporto su strada non costituisca la principale fonte di reddito; il trasporto non accidentale in sicurezza stradale è il trasporto non eccezionale effettuato in conformità alle norme di circolazione stradale in materia.

e. la qualifica non è richiesta per i conducenti di veicoli utilizzati o noleggiati senza conducente da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per il trasporto di merci nell'ambito della loro attività commerciale, tranne quando la guida non fa parte dell'attività principale del conducente o supera la distanza di 50 km - distanza fissata, secondo la Direttiva, dal legislatore nazionale - dal luogo in cui si trova l'impresa proprietaria del veicolo, che lo noleggia o lo noleggia.

5. Formazione periodica e certificate

I corsi di formazione devono essere svolti sulla base del programma previsto dalla normativa europea, secondo le misure indicate dal decreto, seguendo la direttiva 2018/645. I conducenti in possesso della qualifica di cui all'articolo 1, hanno l'obbligo di rinnovarla periodicamente ogni cinque anni, frequentando periodici corsi di formazione.

L'articolo 5 modifica l'articolo 21 del decreto legislativo n. 286¹⁸, relativo al luogo della qualifica iniziale e della formazione periodica:

- a. questi corsi sono frequentati in Italia: cittadini italiani;
- b. i cittadini di uno Stato membro dell'Unione Europea e dello Spazio Economico Europeo che abbiano stabilito la residenza in Italia, ai sensi dell'articolo 118-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992¹⁹, n. 285.
- c. Dai conducenti cittadini di un Paese non appartenente all'Unione Europea o allo Spazio Economico Europeo ai conducenti dipendenti di un'Azienda di Autotrasporto con sede in Italia (il riferimento è ai cittadini di un Paese non appartenente all'Unione Europea o allo Spazio economico europeo e non ai cittadini di paesi terzi).

La direttiva prevede che i conducenti, di cui all'articolo 1, devono acquisire la qualifica iniziale nello Stato membro di residenza definito dalla direttiva 2006/126 / CE. La residenza è definita come il luogo in cui una persona risiede normalmente per almeno 185 giorni all'anno per interessi personali e professionali o, nel caso di una persona che non abbia interessi professionali, per interessi personali che rivelano stretti legami tra la persona e il luogo in cui vive. Tuttavia, la residenza di una persona i cui interessi professionali siano situati in un luogo diverso dagli interessi personali e che quindi viva a turno in luoghi diversi in due o più Stati membri, è il luogo in cui tale persona ha gli interessi personali, a condizione che vi ritorni regolarmente. Quest'ultima condizione non è necessaria se la persona soggiorna in uno Stato membro per svolgere una missione a tempo determinato. La frequenza di corsi universitari o scolastici non comporta il trasferimento della residenza. L'articolo 6 modifica l'articolo 22 del decreto legislativo n. 286 relativo al codice dell'Unione armonizzata.

¹⁸ <https://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/testi/05286dl.htm>

¹⁹ http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1&id_cat=&id_dett=0

Il riferimento al Regolamento (CE) 484/2002²⁰ è sostituito dall'attuale Regolamento (CE) 1072/2009²¹ che prevede il riconoscimento degli attestati di conducente rilasciati prima del 23 maggio 2020 fino alla loro data di scadenza. L'articolo 10 della direttiva di recepimento prevede che, in base al certificato di idoneità professionale (CPC) per la qualifica iniziale o la formazione professionale, le autorità nazionali appongano il codice armonizzato (95), di cui all'allegato I della direttiva 2006 / 126 / CE, accanto alle corrispondenti categorie di patenti di guida. Il Regolamento (CE) 1072/2009 stabilisce regole comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada e prevede il rilascio di attestati di conducente da parte delle autorità competenti degli Stati membri. Questo certificato deve riportare il codice dell'Unione.

Mutua assistenza degli Stati dell'Unione Europea e dello Spazio Economico Europeo (Articolo 7).

Lo scambio di informazioni tra gli Stati membri dell'Unione europea e lo Spazio economico europeo sulle qualifiche degli autotrasportatori professionisti avviene tramite la rete elettronica Union. L'accesso alla rete è protetto e consentito solo alle autorità competenti responsabili del rilascio, della gestione e del controllo delle patenti di guida e delle qualifiche dei conducenti. Lo scambio di informazioni sulla rete deve essere conforme alle norme applicabili in materia di protezione dei dati.

I requisiti minimi di qualifica e formazione devono essere equiparati al modello Union europeo della carta di qualifica del conducente.

In questo senso, si prevede che: durante la guida individuale, l'aspirante conducente sia assistito da un istruttore impiegato da una scuola guida autorizzata, centro di istruzione automobilistica o organizzazione di formazione.

La Direttiva fa riferimento ad un istruttore assunto da "un centro di formazione riconosciuto", mentre il testo del decreto legislativo in esame adotta la più specifica formulazione "di una scuola guida, centro di istruzione automobilistica o ente di formazione autorizzato". Uno degli obiettivi è 'prevenire' anomalie nel funzionamento dei dispositivi di sicurezza. Il riferimento ai limiti di utilizzo di freni e retarder, uso combinato di freni e retarder, ricerca del miglior compromesso tra velocità e rapporto di trasmissione, utilizzo dell'inerzia del veicolo, utilizzo di retarder e dispositivi di frenata in discesa, condotta in caso di guasto, uso di dispositivi elettronici e meccanici che menzionano il sistema di controllo elettronico della stabilità (ESP), sistemi avanzati di frenata di emergenza (AEBS), sistema di frenatura antibloccaggio (ABS), sistemi di controllo della trazione (TCS) e sistemi di monitoraggio del veicolo (IVMS) e altri sono considerati dispositivi di assistenza alla guida o automazione omologati. Con riferimento al trasporto su gomma di persone, è inclusa la menzione della consapevolezza della disabilità. Parte della formazione può essere erogata da uno degli attori autorizzati, attraverso strumenti ICT, come l'e-learning, garantendo l'alta qualità ed efficacia della formazione; è inserito il riferimento alle attività di formazione relative al trasporto di animali nel regolamento (CE) n. 1/2005²² del Consiglio; la parte anteriore della carta di qualifica del conducente reca le nuove indicazioni e iscrizioni. Per quanto riguarda il contenuto della Direttiva riguardante l'Allegato, va notato che il "livello minimo di qualifica deve essere comparabile almeno al livello 2 del Quadro Europeo delle Qualifiche, di cui all'Allegato II della Raccomandazione del Parlamento Europeo e del il Consiglio del 23 aprile 2008 (contenente la Raccomandazione del Parlamento europeo e del Consiglio del

²⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32002R0484>

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1072>

²² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32005R0001>

23 aprile 2008 sull'istituzione del Quadro europeo delle qualifiche per l'apprendimento permanente²³).

La presente raccomandazione istituisce uno schema comune, noto come Quadro europeo delle qualifiche, per aiutare i paesi della UE e le istituzioni educative, i datori di lavoro e i cittadini a confrontare le qualifiche in tutti i sistemi di istruzione e formazione della UE, anche al fine di sviluppare un mercato del lavoro europeo. L'allegato II contiene gli elementi che definiscono i livelli del quadro europeo. Si segnala che l'attuale testo dell'Allegato I, Sezione I, del Decreto Legislativo n. 286, prevede che le conoscenze per la valutazione della qualifica iniziale e della formazione periodica del macchinista da parte degli Stati membri debbano riguardare almeno le materie indicate nell'elenco ivi contenuto. Prevede che il livello minimo di conoscenza non possa essere inferiore al livello 2 della struttura dei livelli di formazione di cui all'allegato I della decisione 85/368 / CEE del Consiglio del 16 luglio 1985²⁴,, ossia il livello raggiunto durante l'istruzione obbligatoria integrato dalla formazione professionale.

6. Rete delle patenti di guida dell'Unione Europea (art.9 decreto legislativo A.G. n. 149)

L'articolo 9 inserisce il nuovo articolo 116-bis nel decreto legislativo n. 285 del 1992 sul codice della strada. Prevede che gli Stati membri si scambino informazioni sulle patenti di guida attraverso la rete dell'Unione europea per le patenti di guida. L'accesso alla rete è protetto e consentito solo alle autorità competenti responsabili del rilascio, della gestione e del controllo delle patenti di guida e dei titoli di studio. Lo scambio di informazioni sulla rete deve essere conforme alle norme applicabili in materia di protezione dei dati. La rete può essere utilizzata anche per lo scambio di informazioni a fini di controllo, come previsto dalla normativa dell'Unione Europea. L'articolo 10, che non modifica il decreto legislativo 286, prevede che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, entro dodici mesi dall'entrata in vigore del decreto, debba aggiornare le procedure informatiche per la comunicazione dell'avvio della qualifica iniziale e periodici corsi di formazione, per la verifica della frequenza degli studenti ai corsi, per la gestione delle lezioni svolte tramite e-learning, per gli attestati di fine corso, per il collegamento con la rete dell'Unione Europea delle patenti e dei conducenti titoli di studio. L'articolo 11 contiene anche una clausola di invariabilità finanziaria riferita all'intera misura.

Al riguardo, la Relazione Tecnica allegata allo schema di decreto prevede che le attività previste, in particolare, per l'adeguamento delle procedure informatiche di cui agli articoli 7, 9 e 10 e quantificabili in circa 80.000 euro, saranno attuate con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili ai sensi della normativa vigente nell'ambito della riprogrammazione degli appalti di forniture e servizi della Direzione generale della Motorizzazione. In particolare, tale importo è coperto dallo stanziamento di bilancio al capitolo 1277, intitolato Costi di esercizio e sviluppo del sistema informatico relativo al registro nazionale dei veicoli e al registro nazionale dei conducenti. Infine, per quanto riguarda il contenuto della direttiva 2018/645, va rilevato che l'articolo 2, paragrafo 2 (che modifica l'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva 2006/126 / CE sulla patente di guida) prevede che gli Stati membri, previa consultazione della Commissione, possano anche autorizzare la guida sul proprio territorio di veicoli alimentati con carburanti alternativi, come definiti nell'articolo 2 della direttiva 96/53 / CE del Consiglio, che abbiano determinate caratteristiche: una massa massima autorizzata superiore a 3.500 kg, ma non superiore 4.250 kg per il trasporto di merci e siano utilizzati senza rimorchio da titolari di una patente di guida di categoria B rilasciata almeno due anni prima; ciò è soggetto alle seguenti condizioni: che la massa superiore a 3.500 kg sia dovuta esclusivamente alla massa in eccesso del sistema di pro-

²³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008H0506%2801%29>

²⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31985D0368>

pulsione rispetto al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di accensione convenzionale o accensione spontanea motore a combustione interna e che non vi sia aumento della capacità di carico rispetto allo stesso veicolo.

La relazione sul regime in questione precisa che, riguardo a tale disposizione della direttiva che consente agli Stati membri, nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi, di consentire, nel loro territorio nazionale, la guida di veicoli di una massa non superiore a 3,5 tonnellate utilizzati per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente alle condizioni sopra indicate, si è ritenuto, in sede di redazione del testo dello schema di decreto legislativo in questione, di non provvedere alla sua attuazione, sul territorio italiano, perché il provvedimento creerebbe significative difficoltà operative per gli enti preposti al controllo del traffico stradale. Infatti, si segnala nella Relazione, sulla carta di circolazione che indica solo i dati richiesti da specifiche normative dell'Unione Europea, non è indicata la massa dei sistemi di propulsione, rendendola complessa, in fase di verifica su strada, per accertare se quello specifico veicolo possa essere guidato con una patente di categoria B. Inoltre, si segnala nella Relazione che sui veicoli fino a 3,5 tonnellate di massa, che siano guidati con patente di categoria B, non è necessario installare il tachigrafo, che è necessario per verificare il rispetto della guida e del riposo, sui tempi previsti dalla normativa comunitaria, in quanto potrebbero sorgere problemi di implementazione anche sotto questo aspetto, cioè in relazione al tachigrafo dotato di carta tachigrafica.

1.2.2.1. Friuli-Venezia Giulia Region focus on professional driving license (CQC)

Uno degli elementi più importanti legati al rilascio della patente di guida è relativo alla CQC (Driver Qualification Card per il trasporto di passeggeri o merci). Nell'ultima parte di questo deliverable si sottolinea come un numero ridotto di queste patenti possa costituire una barriera operativa per lo sviluppo del dialogo istituzionale tra Italia e Slovenia. Per questo motivo particolare, è importante sottolineare le misure già attuate per superare questo possibile problema. La Regione FVG, attraverso il Servizio motorizzazione civile regionale, ha operato in questa direzione. Per consentire ai conducenti di ottenere questa specifica patente, ha avviato un invito a presentare domande di sovvenzione per ottenere la carta di qualifica del conducente (CQC). Per quanto riguarda la concessione dei contributi a sostegno delle spese per l'ottenimento della carta di qualifica del conducente (CQC - per l'esercizio della professione di trasportatore su strada di merci o persone), l'Autorità Regionale per la motorizzazione civile coordina e sovrintende alla fase iniziale e periodica dei corsi di formazione per l'ottenimento del CQC.

La Direzione centrale infrastrutture e territorio e, più precisamente, il Servizio Motorizzazione civile regionale, sono autorizzate a concedere contributi, nei limiti delle risorse disponibili, fino ad un massimo di 5.000 euro per ciascun beneficiario, a sostegno delle spese per ottenimento della Carta di Qualifica del Conducente (CQC) per l'esercizio della professione di autista, di autotrasportatore o autotrasportatore di passeggeri, anche in abbinamento alla patente di guida per le categorie C, CE, D, DE, E. Come sopra menzionato, il bando annuale per la presentazione delle domande è stato pubblicato con l'indicazione delle modalità e dei criteri per l'assegnazione di tali contributi. L'avviso annuale sarà pubblicato regolarmente. Ad oggi è già possibile vedere i risultati di questo primo "test" collegato al CQC. In effetti, il primo round, relativo all'anno 2020, è stato un successo. Sono state ricevute 120 candidature, di cui 87 finanziate. È abbastanza chiaro che questo potrebbe essere un elemento importante che permetterà alla Regione di aumentare il numero di conducenti qualificati che possiedano questa patente. Questo provvedimento segnala un approccio lungimirante e logico da parte dell'Amministrazione regionale che

sta perseguendo un percorso di lavoro che consenta un allineamento tra gli interessi del progetto FORTIS e quelli della Regione FVG²⁵

1.2.3. Patente di guida - formazione dei conducenti, regolamento sloveno (recepimento del regolamento UE)²⁶

Per quanto riguarda il recepimento delle normative europee, in Slovenia le direttive sono state tradotte nella legislazione nazionale.

La direttiva 59/2003 è in vigore in Slovenia dal 2008 per gli autobus, e per le merci dal 2009. L'implementazione della normativa europea non ha presentato gravi difficoltà in Slovenia anche perché era già in vigore la certificazione obbligatoria per i conducenti.

L'ultima Direttiva UE, la 2018/645, è già stata recepita in Slovenia all'inizio del 2020, allineando la normativa nazionale a quella europea in materia di patente di guida e formazione.

Per fare un po' di chiarezza su questo argomento, di seguito vengono riportati e sviluppati alcuni spunti di riflessione emersi durante il workshop del progetto FORTIS (tenutosi il 17 e 18 giugno 2020)²⁷. Le nozioni fornite dai relatori sono state fondamentali per meglio comprendere la situazione slovena.

Per quanto riguarda le modalità di formazione dei conducenti: la formazione iniziale non è obbligatoria, viene effettuato solo un esame. Gli enti organizzano i corsi, ma la frequenza è facoltativa.

- **Ci sono due possibilità di seguire corsi di formazione periodici:**
 1. Corso di un anno con un programma di formazione di 7 ore;
 2. Corso di cinque anni con un programma di 35 ore. Se si svolge la formazione periodica annuale, è previsto un modulo annuale specifico per questo corso. Alla fine del quinto anno si riprende dal primo modulo. Specifiche certificazioni vengono rilasciate sulla base della formazione svolta.
- Le agenzie che svolgono la formazione devono essere autorizzate dal Ministero competente, e negli anni passati sono state svolte gare per l'identificazione degli enti.
 - Ci sono 20 centri autorizzati distribuiti uniformemente nel territorio sloveno. Attualmente in Slovenia il sistema di formazione è in fase di riesame e sono previsti nuovi bandi di gara per la selezione degli enti di formazione. I bandi specificano requisiti particolari che devono essere soddisfatti dalle istituzioni: come insegnanti qualificati, spazi adeguati, una flotta di veicoli, ecc.
 - Verranno effettuati controlli sui corsi di formazione periodici e sul rispetto dei requisiti degli enti. In caso di gravi violazioni l'autorizzazione verrà revocata. Gli esami sono effettuati da una commissione nominata dal Ministro competente, che ne stabilisce i requisiti.
 - L'esame è strutturato in una parte teorica e una pratica. Il comitato approva il proprio regolamento interno che disciplina il modo in cui opera. I membri della Commissione sono esperti di traffico stradale di diversi settori economici.
 - L'esame comprende una parte teorica di 4 ore (domande a scelta multipla e risposta diretta più un caso di studio). La parte pratica è di due ore, 90 minuti di cui 60 minuti per la prova di guida e 30 minuti di esercizi. Possono essere utilizzati anche

²⁵ <https://www.regione.fvg.it/rafvig/export/sites/default/RAVFG/infrastrutture-lavori-pubblici/motorizzazione-civile/FOGLIA60/allegati/BandoContribCQCMod.pdf>

²⁶ <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/104207>

²⁷ <https://www.ita-slo.eu/it/tutte-le-notizie/news/fortis-workshop-line-con-i-portatori-di-interesse-l-armonizzazione-delle>

simulatori di guida. Se il candidato proviene da altri stati dell'ex Jugoslavia è possibile sostenere esami in una lingua madre. In caso contrario, è richiesta la presenza di un interprete.

- I cittadini stranieri che desiderano ottenere il CQC devono avere la residenza / residenza temporanea in Slovenia per almeno 185 giorni all'anno e dimostrare di avere i propri interessi familiari ed economici in Slovenia.
- Se un conducente sloveno lavora in Italia, la formazione deve essere svolta in Slovenia. Ciò è richiesto dalla legge n. 106/10 del codice sloveno.

Per quanto riguarda la banca dati europea citata nel capitolo precedente (2.1.1.4 paragrafo 5), la rete entrerà in vigore a maggio 2021. Attualmente ogni Stato dispone di una propria banca dati.

La Slovenia sta lavorando a un aggiornamento del sistema informativo. Le prove teoriche si svolgeranno su computer per ottenere i risultati in tempo reale. Ci sarà un adattamento generale alle nuove tecnologie e ci saranno novità per risolvere le criticità del passato.

Il Sig. Mauro Zinnanti, già Direttore del Servizio di Motorizzazione Civile della Regione Friuli Venezia Giulia, ha segnalato una significativa differenza nella formazione iniziale tra Italia e Slovenia. Cioè, in Italia la formazione è obbligatoria, in Slovenia la formazione è facoltativa. Ciò ha portato ad una certa migrazione di persone dall'Italia alla Slovenia per ottenere il CQC.

Per il CQC iniziale ci sono vari percorsi tra i quali i paesi hanno potuto optare. Il conducente può fare una formazione obbligatoria di 280 ore + 20 ore di guida, oppure può optare per il solo esame (a scelta della Slovenia). Con la nuova direttiva europea si sta valutando la possibilità di introdurre la formazione obbligatoria per ottenere la qualifica iniziale anche in Slovenia, ma ci sono controindicazioni dovute alla carenza di conducenti. La formazione, anche se diventa obbligatoria, non sarà mai adeguata al neo guidatore, sarebbero necessari stage in azienda e su questo si riflette a livello ministeriale.

Per quanto riguarda la possibilità di sostenere l'esame in Slovenia da parte dei cittadini italiani, come già accennato, i candidati devono possedere particolari requisiti indispensabili. Molto spesso i centri autorizzati per le questioni commerciali si astengono dal fornire informazioni complete al richiedente. Pertanto, la persona che ha sostenuto con successo l'esame in Slovenia ha difficoltà quando si reca in Prefettura per registrare il codice sul proprio documento. Questa difficoltà sorge perché sembra che il richiedente non sia residente / domiciliato per almeno 185 giorni in Slovenia.

1.3. Motorizzazione civile - immatricolazione veicoli (merci e passeggeri)

1.3.1. Il regolamento europeo

Per quanto riguarda l'immatricolazione del veicolo nei paesi dell'UE è richiesta l'immatricolazione del veicolo nel paese di residenza. Tuttavia, non esiste una legge a livello dell'UE sull'immatricolazione dei veicoli.

I problemi generalmente si verificano tra le persone che acquistano un'auto in un altro paese e vogliono portarla nel loro paese d'origine, incontrando frequenti problemi nelle procedure di registrazione.

In risposta, il 4 aprile 2012 la Commissione europea ha adottato una proposta per semplificare le regole di immatricolazione delle auto. Tuttavia, non è stato raggiunto alcun accordo con il Parlamento europeo e con il Consiglio dell'Unione europea, pertanto la Commissione ha ritirato la proposta il 3 luglio 2018. La Commissione ha intenzione di riesaminare ulteriormente la questione²⁸.

Chi ne sarebbe influenzato:

²⁸ https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/motor-vehicle-registration_en

- Le persone che acquistano o vendono un'auto di seconda mano in un altro paese dell'UE non dovrebbero subire ulteriori controlli tecnici o avere problemi amministrativi;
- Le persone che trascorrono parte dell'anno in una residenza di vacanza in un altro paese dell'UE non dovrebbero immatricolare lì la propria auto;
- Le persone che si trasferiscono permanentemente in un altro paese dell'UE avrebbero sei mesi per immatricolare la propria auto;
- Le persone che lavorano in un altro paese dell'UE e utilizzano un'auto immatricolata dal loro datore di lavoro non dovrebbero più immatricolarla nel loro paese d'origine;
- Le società di autonoleggio potrebbero trasferire le auto in un altro paese dell'UE durante i periodi di ferie senza registrazione. Ciò potrebbe abbassare il prezzo degli autonoleggi.²⁹

Cosa cambierebbe:

- Le formalità di reimmatricolazione di un'auto in un altro paese dell'UE sarebbero ridotte al minimo;
- Molti controlli verrebbero aboliti del tutto, con le autorità che ottengono le informazioni tecniche di cui hanno bisogno direttamente dai loro colleghi nel paese di registrazione;
- Le autorità di registrazione coopererebbero di più, rendendo più facile rintracciare le auto rubate;
- Diventerebbe impossibile immatricolare un'auto rubata in un altro paese dell'UE.³⁰

Nota: questa proposta non cambierebbe:

- Tasse di immatricolazione dei veicoli;
- Veicoli reimmatricolati nello stesso paese dell'UE (ad esempio, dopo essere stati venduti).³¹

1.3.2. Regolamenti italiani:

1. Procedure:

In Italia le persone fisiche e le persone giuridiche possono immatricolare un veicolo. Per i cittadini italiani è necessaria un'autocertificazione. Per i cittadini iscritti all'AIRE / RILL³² (l'Albo degli Italiani residenti all'estero) è necessario indicare la residenza nell'altro Paese e la permanenza temporanea in Italia. Per i cittadini di altri paesi UE e SEE, Svizzera e San Marino, i veicoli possono circolare in Italia fino a 3 mesi, dopodiché è necessario iscriversi all'anagrafe e presentare la domanda di immatricolazione in Italia. Per i cittadini extracomunitari è necessario presentare il permesso di soggiorno in corso di validità e dimostrare la residenza italiana. È possibile richiedere la certificazione provvisoria fino a 30 giorni di utilizzo del veicolo.

È possibile immatricolare veicoli, autoveicoli e rimorchi (uguali o superiori a 3,5 tonnellate), usati o nuovi, tramite gli STA - Sportelli Telematici dell'Automobilista, per ottenere le targhe, la registrazione e il certificato di proprietà digitale. È inoltre possibile reimmatricolare / rinnovare l'abbonamento di veicoli, autoveicoli e rimorchi (pari o superiori a 3,5 tonnellate), nuovi o usati, anche in caso di furto, smarrimento o danneggiamento della patente³³. Passaggio di proprietà: la demolizione o l'esportazione sono altre procedure disponibili presso STA³⁴ (Sportello Automobilistico Italiano).

Un veicolo nuovo in Italia deve passare un controllo tecnico (collaudo) dopo il 4° anno dal primo controllo tecnico e immatricolazione³⁵. Vengono effettuati frequenti controlli tecnici e amministrativi sui veicoli per la sicurezza stradale generale, con l'ausilio del centro mobile di revisione.

²⁹ [Ibidem;](#)

³⁰ [Ibidem;](#)

³¹ [Ibidem;](#)

³² https://www.esteri.it/mae/it/servizi/Italiani-all-estero/aire_0.html

³³ https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities//italy/index_it.htm

³⁴ <http://www.aci.it/i-servizi/guide-utili/guida-pratiche-auto/sportello-telematico-dellautomobilista-sta.html>

³⁵ https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities//italy/index_it.htm

Nota: Se un cittadino sloveno vuole aprire un'azienda di trasporti in Italia, deve iscriversi alla Camera di Commercio Italiana e seguire tutti i passaggi obbligatori per l'autorizzazione.

2. Documentazione necessaria³⁶:

Per acquistare un nuovo veicolo dalla fabbrica, il concessionario incarica una società di consulenza automobilistica (agenzia di pratica automobilistica) di registrare il veicolo presso l'ufficio provinciale della motorizzazione civile (UMC) e di registrarlo nel registro pubblico automobilistico (PRA).

Per immatricolare un nuovo veicolo presso l'UMC³⁷ Ufficio della Motorizzazione Civile e contestualmente iscriversi al PRA³⁸, tramite Sportello Telematico Automobilistico (STA) per il rilascio del Documento Unico di Immatricolazione e Proprietà (DU), è richiesta la seguente documentazione:

- Codice fiscale dell'acquirente;
- Fotocopia di un documento di identità dell'acquirente;
- Se il documento è redatto in lingua straniera, deve essere allegata una traduzione in italiano (salvo i casi in cui siano previste esenzioni da leggi o accordi internazionali) certificata conforme al testo straniero dalla competente rappresentanza diplomatico-consolare, o da un traduttore ufficiale;
- Domanda unificata di iscrizione all'Ufficio della Motorizzazione Civile e iscrizione al PRA. La domanda unificata è firmata dall'acquirente e, nei casi previsti, funge anche da richiesta per l'acquirente, titolo alternativo all'atto di compravendita. Di solito, la domanda unificata viene firmata presso la sede del concessionario;
- Dichiarazione di conformità o certificato di conformità europeo con omologazione italiana o certificato di conformità europeo accompagnato dalla dichiarazione di immatricolazione rilasciata dal produttore;
- Se l'acquirente è un cittadino extracomunitario residente in Italia: copia del permesso di soggiorno in corso di validità; oppure copia del permesso di soggiorno scaduto con allegata copia della ricevuta postale attestante l'avvenuta presentazione della richiesta di rinnovo; oppure fotocopia del documento di identità e fotocopia della ricevuta attestante la presentazione della domanda di prima emissione; o una copia del permesso di soggiorno CE per soggiornanti di lungo periodo;
- Se l'acquirente è un familiare extracomunitario di un cittadino dell'Unione Europea residente in Italia: copia della carta di soggiorno per famiglia di un cittadino dell'Unione Europea o copia della carta di soggiorno permanente per i familiari di cittadini europei;

Nota: è anche possibile immatricolarsi con deroga, con idonea documentazione del produttore.

3. Targhe³⁹:

L'art. 256 del Regolamento, decreto 495/1992, definisce le tipologie di targhe, che si distinguono tra immatricolazione, riconoscimento, ripetizione targhe; l'art. 257 definisce i criteri per la formazione dei dati delle targhe per autoveicoli e rimorchi. L'art. 258 illustra il luogo di immatricolazione, ripetizione, riconoscimento targhe. L'art. 259 definisce le modalità di installazione delle

³⁶ <http://www.aci.it/i-servizi/guide-utili/guida-pratiche-auto/acquisto-veicolo-nuovo.html>

³⁷ [https://www.ilportaledellautomobilista.it/gms/ricerca/\\$N/\\$N;jsessionid=oMLtdziZl49u5K8NanZo7kVX.eappbe02](https://www.ilportaledellautomobilista.it/gms/ricerca/$N/$N;jsessionid=oMLtdziZl49u5K8NanZo7kVX.eappbe02)

³⁸ https://www.tuttovisure.it/pra/visure-aci-pra?gclid=CjwKCAiAtK79BRAIEiwA4OskBhVu_-RE-ciUvG1xS5cW2hpkC85geK-xw-QrBcS4jCkT5kUelYklylhoCTwMQAvD_BwE

³⁹ <http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-iii-dei-veicoli/art-100-targhe-di-immatricolazione-degli-autoveicoli-dei-motoveicoli-e-dei-rimorchi/regolamento-art-100.html>

targhe. L'art. 260 elenca le caratteristiche per la costruzione, dimensione, fotometria, cromatica, leggibilità delle targhe, nonché i requisiti per l'idoneità della loro accettazione. L'art. 261 prevede che i modelli di targhe siano conservati presso il Ministero dei trasporti e della navigazione - direzione generale M.C.T.C. (Motorizzazione Civile Concessionaria Trasporti). L'art. 264 fornisce le informazioni per la cessazione della circolazione.

4. Modalità di interruzione della circolazione dei veicoli ⁴⁰

Esportazione:

Per esportare definitivamente un veicolo è necessario cancellare il veicolo dall'Archivio Nazionale dei Veicoli e dal Registro Pubblico dell'Automotive. Il veicolo deve essere revisionato con esito positivo 6 mesi prima di richiedere la cancellazione.

A. Documentazione necessaria:

- Domanda unificata;
- Se la richiesta è presentata da persona non iscritta al Registro Pubblico, è necessario allegare il certificato di acquisto in originale;
- Certificato di proprietà, certificato di registrazione o documento unico di circolazione;
- Targhe;
- Carta d'identità.

Nota: A seguito dell'entrata in vigore dal 1° gennaio 2020 delle nuove modalità di cancellazione per esportazione c'è l'obbligo di effettuare la cancellazione prima di esportare il veicolo e a condizione che la revisione sia stata effettuata con successo per almeno 6 mesi dalla data della richiesta, non è più possibile trasmettere tali richieste tramite i Consolati per i veicoli esportati a partire dal 1 gennaio 2020. Solo le cancellazioni per l'esportazione definitiva all'estero relative ai veicoli esportati entro il 31/12/2019, ma reimmatricolate nel 2020 può essere richiesto tramite il Consolato, a condizione che tali veicoli siano stati reimmatricolati con targa estera alla data di richiesta di cancellazione⁴¹.

5. Rottamazione

Per quanto riguarda il processo di rottamazione del veicolo, è necessario consegnarlo a un centro autorizzato per il ritiro o - nel caso il veicolo sia venduto / acquistato da un altro - alla concessionaria / filiale del costruttore, che deve annullare il veicolo presso l'Autorità di Vigilanza Civile entro 30 giorni, presentando la richiesta di interruzione della circolazione del veicolo per la rottamazione. Targhe, carta di circolazione, certificato di proprietà devono essere consegnati insieme al veicolo. L'attestato di rottamazione viene rilasciato dal concessionario / filiale della ditta costruttrice, che con questo solleva il proprietario del veicolo da ogni responsabilità civile-penale-amministrativa, ad eccezione degli scopi tributari, per i quali è necessario prendere visione del quadro normativo regionale.

In caso di rottamazione del veicolo in un Paese estero, il proprietario può chiedere al Pubblico Registro Automobilistico l'interruzione della circolazione del veicolo presentando il certificato di proprietà, le targhe e il certificato di immatricolazione, nonché un documento del Pubblico Registro, e la certificazione da parte del responsabile estero che si occupa della rottamazione con traduzione del testo in allegato⁴².

6. Micro-mobilità:

⁴⁰ <http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-iii-dei-veicoli.html>

⁴¹ <http://www.aci.it/i-servizi/guide-utili/guida-pratiche-auto/esportazione.html>

⁴² <http://www.aci.it/i-servizi/guide-utili/guida-pratiche-auto/demolizione.html>

L. 160/2019: gli scooter con motore elettrico (max 500W e 20Km / h con luci) sono ufficialmente considerati biciclette e ora possono essere utilizzati su strade con 30Km / h come limite. Caschi, targhe e assicurazioni non sono obbligatori⁴³.

7. Veicoli storici⁴⁴:

"Nuovo codice della strada", decreto legislativo. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modifiche, Art. 60. Le motociclette e le auto d'epoca di interesse storico e collezionistico costituiscono il quadro normativo di riferimento.

- Le motociclette e le auto d'epoca, nonché le motociclette e le auto di interesse storico e collezionistico, sono considerate appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche.
- Autoveicoli e veicoli annullati dal P.R.A. rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca perché destinati alla conservazione in musei o locali pubblici e privati, al fine di salvaguardarne le caratteristiche tecniche originali, specifiche del produttore, non sono adeguati ai requisiti, dispositivi e attrezzature attuali e alle prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione. Questi veicoli sono iscritti in un apposito elenco presso il centro storico dell'Assessorato ai trasporti terrestri.
- I veicoli d'epoca sono soggetti alle seguenti disposizioni:
 - a) La loro circolazione potrà essere consentita solo in occasione di particolari eventi o raduni autorizzati, limitatamente all'area dove si terrà l'evento e ai percorsi delle manifestazioni o raduni. A tal fine, per poter circolare, i veicoli devono essere provvisti di una particolare autorizzazione rilasciata dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri nel cui comprensorio è compresa la sede dell'evento o del raduno e al quale è stato preventivamente presentato, dall'ente organizzatore, l'elenco dettagliato dei veicoli partecipanti. L'autorizzazione ne indica la validità, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dalla tipologia di veicolo;
 - b) Il passaggio di proprietà degli stessi dovrà essere comunicato all'Assessorato ai trasporti terrestri.
- Le categorie degli autoveicoli e degli autoveicoli di interesse storico e collezionistico sono tutte quelle iscritte in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, FIAT italiana, Alfa Romeo italiana, Storico FMI.
- I veicoli di interesse storico o collezionistico possono circolare sulle strade purché soddisfino i requisiti per questa tipologia di veicoli, determinati dalle normative.
- Chi viaggia con veicoli d'epoca senza l'autorizzazione di cui al comma 3, o con veicoli di cui al comma 5 che non soddisfano i requisiti previsti dal regolamento per questa tipologia di veicoli, è soggetto ad una sanzione amministrativa e al pagamento di una somma da € 84 a € 335 per gli autoveicoli, o da € 41 a € 168 per le moto.

8. Veicoli commerciali:

- **Per i veicoli ad uso commerciale-personale:** il trasporto non deve costituire attività economica prevalente del soggetto ma deve essere inerente l'impresa, che deve essere proprietaria del veicolo. La patente viene rilasciata dopo l'approvazione da parte della commissione veicoli per i veicoli di oltre 6 tonnellate (L.298 / 1974, art. 31 e 32 è la legge di riferimento);

⁴³<https://www.hdmotori.it/elettriche/articoli/n514805/monopattini-elettrici-biciclette-regole/#:-:text=I%20monopattini%20elettrici%20potranno%20circolare,finalmente%20davvero%20iniziare%20in%20Italy.>

⁴⁴<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-iii-dei-veicoli/art-60-motoveicoli-e-autoveicoli-depoca-e-di-interesse-storico-e-collezionistico.html>

- **Veicoli per trasporto conto terzi:** il trasporto deve avvenire nell'interesse di persone diverse dal proprietario e a pagamento. CE 1071/2009, L. 298/1974, D.lgs 395/2000, L. 244/2007, D.D.MIT n. 291/2011 costituiscono il regolamento di riferimento. È necessaria l'iscrizione all'Albo Nazionale degli autotrasportatori e all'Albo Elettronico Nazionale, richiesti dal D.D.MIT n.291 / 2011, a dimostrazione del requisito dell'istituzione. Successivamente viene rilasciato l'esercizio della professione e il veicolo può essere immatricolato, previo rilascio della carta di circolazione e della carta di proprietà. I requisiti per i veicoli per il trasporto conto terzi consistono nell'idoneità e integrità finanziaria e professionale. Oltre a questi requisiti, è necessario accedere al mercato secondo i requisiti della legge 244/2007. L'attività si formalizza con donazione, cessione azienda, cessione filiale azienda, trasferimento flotta veicoli (minimo Euro 5). C'è anche l'accesso diretto con veicoli di almeno 80 tonnellate (Euro 5).
- Per quanto riguarda la documentazione per veicoli commerciali, il documento di proprietà per veicoli commerciali non è ancora in uso.

9. Regolamento generale per la richiesta di immatricolazione di veicoli di altri Paesi⁴⁵:

Prot. n. 33292 del 20 dicembre 2018 - Art. 29 bis, decreto legge 4 ottobre 2018, n. 113, convertito in legge 1 dicembre 2018, n. 132 - Circolazione in Italia di veicoli immatricolati all'estero. L'entrata in circolazione di veicoli dall'estero è subordinata al controllo preventivo della documentazione, che avviene:

- Con mezzi amministrativi per veicoli provenienti da paesi UE e appartenenti alla categoria internazionale "M1" o "L" in conformità con il controllo prescritto;
- Ad esito favorevole dell'ispezione e prova del veicolo se non è consentita l'immatricolazione amministrativa.
- Non è consentito rilasciare certificati di omologazione per la nazionalizzazione di veicoli delle categorie internazionali L, M1, N e O tranne nel caso di doppia prova per l'applicazione di sovrastrutture (una delle quali è ad esclusivo uso interno dell'Ufficio e uno per la successiva immatricolazione se la sede dell'allestitore è diversa dalla residenza del proprietario del veicolo);
- I veicoli di categoria N e O devono essere sempre sottoposti a prove tecniche;
- I veicoli di categoria M2 e M3 e i veicoli di paesi extra UE, qualora siano richiesti controlli particolarmente complessi, devono essere sottoposti a collaudo da parte del CPA. (Sono esonerati dal presentare la scheda tecnica i compagni di rimpatriati o i titolari all'estero che acquisiscono la residenza in Italia. Lo stesso vale per il rispetto della normativa CEE obbligatoria in vigore in Italia al momento della richiesta di iscrizione).

1.3.3. Regolamenti sloveni⁴⁶:

1. Procedure:

La procedura di immatricolazione del veicolo in Slovenia consiste in un processo rapido, che richiede 15 minuti di tempo e il costo di 20 euro. Prima della registrazione è necessario eseguire la procedura di identificazione che richiede più tempo e costa ca. 100 € per autovettura.

Possano essere utilizzati solo veicoli inseriti in uno specifico registro pubblico. Il proprietario del veicolo deve avere un contatto in Slovenia: residenza o soggiorno temporaneo. Nel caso di un'azienda, l'indirizzo legale deve essere in Slovenia. Per immatricolare veicoli dall'estero, il proprietario ha 30 giorni di tempo per regolare il veicolo.

⁴⁵ http://www.dgtnordovest.it/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=70%3Anorme-generaliper-richiedere-limmatricolazione-di-veicoli-provenienti-da-stati-esteri-&catid=29%3Aveicoli&Itemid=37&showall=1

⁴⁶ <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/104207>

2. Enti di immatricolazione:

I compiti dell'ente di immatricolazione nella Repubblica di Slovenia sono svolti dall'Agenzia pubblica per la sicurezza stradale. Il lavoro dell'autorità di omologazione è diretto e supervisionato dal Ministero responsabile dei trasporti.⁴⁷

Un veicolo può essere immatricolato presso qualsiasi unità amministrativa in Slovenia, presso organizzazioni che forniscono prove di idoneità alla circolazione per veicoli a motore o presso aziende e singoli imprenditori privati che vendono autoveicoli o rimorchi.

I soggetti abilitati ad attuare il processo di immatricolazione di particolari tipi di veicoli sono costituiti da:

- Organizzazione simile alla Prefettura italiana per veicoli di organizzazioni internazionali (consolati, ambasciate);
- Ministero dell'Interno per i veicoli della polizia;
- Ministero della Difesa per i veicoli militari;
- Agenzie autorizzate specifiche per altri tipi di veicoli.

3. Documentazione necessaria⁴⁸ :

La domanda di immatricolazione del veicolo deve essere accompagnata dalla seguente documentazione:

- Attestato di proprietà del veicolo (non richiesta se la proprietà è evidente dal documento di cui al secondo o terzo trattino);
- L'ultima carta di circolazione straniera o altro documento pubblico pertinente, che attesti la proprietà del veicolo secondo le normative del Paese straniero in cui il veicolo è stato immatricolato per l'ultima volta, se il veicolo non è stato registrato nella Repubblica di Slovenia;
- L'ultimo certificato di immatricolazione sloveno, se il veicolo è stato immatricolato nella Repubblica slovena o un certificato corrispondente, se l'ultimo certificato di immatricolazione sloveno è stato smarrito o bloccato, e tutti i documenti di un cambio di proprietà del veicolo dall'ultima immatricolazione;
- Certificato di proprietà di singole parti del veicolo che sono state adattate, se tale adattamento modifica i dati del veicolo inseriti nella carta di circolazione;
- Certificato di conformità o consenso all'immatricolazione, nel caso di un veicolo per il quale tale documento deve essere rilasciato a norma di legge, nella misura in cui non compare nel registro dei veicoli immatricolati;
- Assicurazione di responsabilità civile auto stipulata e, nel caso di veicoli adibiti al trasporto pubblico di passeggeri, anche di un'assicurazione per i passeggeri;
- Integrità tecnica del veicolo, se non risulta dal registro dei veicoli immatricolati;
- Pagamento del canone annuale per l'utilizzo del veicolo nella circolazione stradale;
- Pagamento delle tariffe prescritte e altri obblighi;
- Identità del cliente (per le persone fisiche un documento valido accompagnato da una fotografico di una persona rilasciata da un ente statale, e per le persone giuridiche prova della registrazione di una persona giuridica e autorizzazione del rappresentante legale della persona giuridica);
- Il consenso dell'utente del veicolo di cui all'articolo 15 del presente Regolamento, ove applicabile;

⁴⁷ <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5791>

⁴⁸ <https://www.2slovenia.eu/you-and-your-family/driving-licence-car-registration-in-slovenia/https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/104207>

- Patente di guida dell'utente del veicolo, se le informazioni sulla validità della patente per la categoria di veicolo da registrare non possono essere ottenute dai registri ufficiali del conducente.
 1. Non è necessario allegare prove che possono essere ottenute dai registri ufficiali.
 2. Per i veicoli di cui al secondo comma dell'articolo 31 della legge, l'indisponibilità della proprietà è stabilita con procedura di dichiarazione ai sensi della legge che disciplina il procedimento amministrativo generale.

4. I documenti da fornire in base alle caratteristiche specifiche del veicolo sono:

- **Per i veicoli nuovi:** prova della proprietà del veicolo.
- **Per i veicoli usati:** ultimi documenti di immatricolazione del veicolo sloveni e prova del cambio di proprietà dall'ultima immatricolazione del veicolo.
- **Per i veicoli acquistati all'estero:** ultimi documenti di immatricolazione di veicoli esteri; certificato di proprietà del veicolo; un documento che mostra l'origine di alcuni componenti del veicolo modificato, se i dati del veicolo differiscono da quelli scritti sulla carta di circolazione del veicolo a causa di queste alterazioni.
- **Per l'immatricolazione temporanea di un veicolo:** ultimi documenti di immatricolazione del veicolo; prova dei cambiamenti del proprietario dall'ultima immatricolazione del veicolo; un documento che mostra l'origine di alcuni componenti del veicolo modificato, se i dati del veicolo differiscono da quelli scritti sulla carta di circolazione del veicolo a causa di queste alterazioni.

5. Targhe:⁴⁹

I veicoli immatricolati nella Repubblica di Slovenia sono contrassegnati con targhe per:

- Un veicolo immatricolato;
- Veicolo per esportazione;
- Un veicolo per le missioni consolari e diplomatiche estere;
- Veicoli d'epoca.

6. Documentazione ottenuta:

La documentazione per l'immatricolazione del veicolo comprende:

- Certificato di immatricolazione (per il periodo di validità dell'esame tecnico e pagamento di tutti gli obblighi di legge);
- Targhe con un numero prescritto (come parte dell'identificazione che appartiene al proprietario del veicolo).
- Se il proprietario dei veicoli non rispetta l'omologazione non possono circolare. Se il proprietario del veicolo non è in possesso della patente di guida in corso di validità, deve essere indicato il nome del conducente in possesso di regolare patente di guida.

7. Controlli tecnici:

L'integrità tecnica dei veicoli coinvolti nel traffico stradale deve essere verificata mediante un'ispezione tecnica, ovvero la procedura mediante la quale un'organizzazione professionale determina i dati del veicolo, le condizioni delle parti, dei dispositivi e delle apparecchiature del veicolo e la conformità con altri requisiti del veicolo specificati da questo Agisci e sulla sua base.

⁴⁹ <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/104207>

8. Modi per interrompere la circolazione dei veicoli - Rottamazione / Smantellamento o esportazione.⁵⁰

Il proprietario di un veicolo immatricolato deve annullare la registrazione del veicolo presso l'organizzazione di immatricolazione e consegnare le targhe contemporaneamente alla cancellazione, se:

1. Il veicolo viene distrutto;
2. Il veicolo è separato;
3. Il veicolo sarà immatricolato all'estero per trasferimento del proprietario del veicolo o per altri motivi;
4. Il veicolo è stato rubato;
5. La validità della carta di circolazione è scaduta da più di 30 giorni o più di un anno per ciclomotori, motocicli, tricicli a motore, quadricicli leggeri, quadricicli, roulotte, caravan e oggetti d'antiquariato, o
6. Il contratto di assicurazione è scaduto durante il periodo di validità dell'autorizzazione all'immissione in commercio perché l'obbligo annuale non è stato rinnovato o non è stato regolato secondo le condizioni assicurative.

Le targhe devono essere inviate entro 15 giorni, ad eccezione di targhe personalizzate, targhe rimosse o bloccate. Le targhe non devono essere consegnate al proprietario del veicolo se mancano, se il veicolo è stato rubato, se sono state emesse targhe con la marca selezionata o se il veicolo è stato smaltito e registrato presso il nuovo proprietario nello stesso tempo.

L'annullamento di un veicolo in caso di cambio di proprietà è possibile solo previa iscrizione contemporanea del nuovo proprietario del veicolo nei registri.

Se il nuovo proprietario non immatricula il veicolo a suo nome contemporaneamente al trasferimento della proprietà del veicolo, deve immatricolare il veicolo a proprio nome o presentare una dichiarazione sul luogo del veicolo ai sensi del secondo comma dell'articolo 41 della presente legge.

9. Micro-mobilità:

Al momento non esiste una regolamentazione per gli scooter, che non possono essere immatricolati e quindi non possono circolare. Le motociclette entro i 25km / h invece, devono essere immatricolate. Questa legge sarà probabilmente estesa ulteriormente agli scooter e alle biciclette.

10. Veicoli storici:⁵¹

Una persona fisica o giuridica che desideri immatricolare e iniziare a utilizzare un veicolo come veicolo antico deve presentare domanda all'Organizzazione professionale per la classificazione del veicolo come veicolo antico (di seguito: veicolo antico). Dopo che il veicolo è stato identificato, l'organizzazione professionale deve classificare il veicolo come antico se il veicolo soddisfa le condizioni stabilite nell'articolo di riferimento (articolo 25, legge sui veicoli a motore, Gazzetta ufficiale della Repubblica di Slovenia, n. 106/10 , 23/15, 68/16 e 75/17 - ZMV-1): "Un veicolo antico è un veicolo che è stato fabbricato 30 o più anni fa, conservato e mantenuto tecnicamente in modo tale da essere conforme all'originale composizione e forma costruttiva e non viene utilizzato per il trasporto quotidiano a causa del suo significato storico e tecnico ”.

⁵⁰ <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5791>

⁵¹ <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5791>

1.4. Gestione delle emergenze (con specifico riguardo ai veicoli pesanti, in particolare durante l'epidemia di COVID-19)

1.4.1. Regolamenti europei:

La libera circolazione delle merci, uno dei quattro diritti fondamentali dell'Unione europea, è stata limitata dagli Stati membri al fine di preservare la salute dei cittadini europei durante la pandemia COVID-19. Tuttavia, questi limiti alla circolazione dei prodotti e dei veicoli hanno portato anche a frequenti congestioni stradali transfrontaliere⁵².

Il prossimo regolamento dell'UE per modernizzare la mobilità e i trasporti in Europa, per aumentare la sicurezza dei trasporti e l'attrattiva per i conducenti, deve ancora essere approvato. In data 4 giugno è stato approvato il Regolamento UE 2020/696, relativo all'estensione di certificazioni, licenze, autorizzazioni al trasporto merci, e al rinvio di alcune verifiche periodiche e formazione periodica in alcuni settori della normativa sui trasporti^{53 54}.

La Commissione europea ha anche presentato la piattaforma online **Re-open EU** per promuovere il riavvio del movimento delle persone e del turismo all'interno dell'UE^{55 56}.

I "corridoi verdi" sono stati istituiti dall'UE per facilitare il trasporto di prodotti deperibili durante la pandemia. Tuttavia, i problemi strutturali hanno accresciuto le difficoltà incontrate nella gestione di questi corridoi.

Sixfold, fornitore leader in Europa di servizi di visibilità, ha sviluppato una mappa live dei tempi di attraversamento delle frontiere per camion, lavoratori della catena di approvvigionamento, ma anche funzionari governativi, mostrando informazioni accurate sul traffico ai confini dei paesi europei, al fine di aiutare i conducenti a gestire i loro viaggi e possibilmente evitare le code e la congestione⁵⁷. Non esiste una normativa europea comune ed esaustiva sulla gestione delle emergenze. Per questo motivo, gli Stati membri nazionali hanno emanato regolamenti interni, implementati dalle agenzie nazionali, in relazione quindi al proprio campo specifico (trasporto, validità della documentazione, ecc.). Nelle pagine seguenti tutti i dati disponibili sulla gestione della pandemia di Covid-19, vengono raccolti a livello europeo, nazionale e se possibile regionale, anche considerando il ruolo delle agenzie pubblico / private in questa situazione. Durante il workshop FORTIS i partecipanti (PP e SH hanno condiviso le loro preoccupazioni, sottolineando problematiche e carenze all'interno del sistema di trasporto per quanto riguarda la questione Covid-19). Le aziende private che gestiscono servizi pubblici o interessate alla mobilità hanno cercato di contenere i problemi derivanti dalla pandemia. Le loro direttive hanno seguito ordinanze governative, cercando di salvaguardare la salute dei lavoratori, con un occhio agli interessi economici e ai bisogni primari.

A livello internazionale, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti italiano ha avviato un'intensa relazione con i ministeri dei trasporti degli Stati membri dell'UE per garantire una riapertura dei confini e garantire la circolazione e trasporto di merci, in particolare verso l'Europa centrale-orientale⁵⁸.

Le informazioni sono diffuse correttamente all'interno dell'Italia e della Slovenia, ma non tra le due nazioni. Autovie Venete ha seguito protocolli per le emergenze per consentire alle informazioni di circolare tra i centri di gestione del traffico e altri soggetti che gestiscono il traffico transfrontaliero.

⁵² <https://www.trasporti-Italy.com/autotrasporto/coronavirus-conftrasporto-emergenza-blocco-camion-anche-ai-confini-con-slovenia-e-croazia/42129>

⁵³ <https://www.uniontrasporti.it/wp-content/uploads/2020/07/Restrizioni-merci-Ue-20.07.2020.pdf>

⁵⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0698&from=RO>

⁵⁵ <https://www.uniontrasporti.it/wp-content/uploads/2020/07/Restrizioni-merci-Ue-20.07.2020.pdf>

⁵⁶ <https://reopen.europa.eu/it>

⁵⁷ <https://covid-19.sixfold.com/>

⁵⁸ <https://www.fedespedi.it/coronavirus-aggiornamento-sulla-circolazione-delle-merci-via-strada/>

Il direttore generale della DG Move (Direzione generale per la mobilità e il trasporto) dell'Unione europea, riconoscendo la situazione eccezionale causata da Covid-19, ha indicato a tutti gli Stati membri dell'UE una procedura per consentire di conoscere i Regolamenti aggiornati, i certificati, il documento distribuito⁵⁹ per veicoli e i driver. Per raggiungere questo obiettivo, ciascuno Stato membro ha dovuto notificare alla Commissione europea tutte le esenzioni, i blocchi e le decisioni prese per quanto riguarda il trasporto⁶⁰.

1.4.2. Regolamento nazionale italiano

La gestione dell'emergenza in Italia si è concentrata sull'emergenza Coronavirus. Per capire meglio il modo in cui lo Stato gestisce una crisi, vengono mostrate le misure adottate durante questa corrente emergenza sanitaria.

Tutti gli argomenti trattati dal progetto Fortis sono stati toccati dalle misure adottate dal governo italiano. All'inizio le motorizzazioni hanno sospeso la maggior parte delle loro attività e tutti gli esami di licenza sono stati sospesi. Per tutti gli esami e per le licenze ancora da ottenere, sono in atto le seguenti proroghe:

- **Test di teoria:** coloro che hanno presentato la loro domanda di licenza tra il 1 ° gennaio 2020 e il 31 dicembre 2020 possono prendere il test della teoria entro un anno (e non entro sei mesi) dalla data di presentazione e accettazione della domanda;
- **Foglio rosa:** i documenti che scadono tra il 31 gennaio 2020 e il 30 aprile 2021 sono validi fino al 29 luglio 2021, cioè, fino a 90 giorni dopo la fine dello stato di emergenza sanitaria, attualmente fissato per il 30 aprile 2021.

Per quanto riguarda le licenze scadute che devono essere rinnovate, queste sono le nuove scadenze:

- Le licenze di guida italiane che scadono tra il 31 gennaio 2020 e il 30 aprile 2021 sono valide fino al 29 luglio 2021, cioè, fino a 90 giorni dopo la fine dello stato di emergenza sanitaria, attualmente fissato per il 30 aprile 2021.⁶¹

Questa estensione si applica alle licenze italiane per la guida all'interno del paese.

Per guidare in altri paesi dell'UE con una licenza italiana, la regola comunitaria rimane in vigore, quindi i documenti in scadenza tra il 1 ° febbraio e il 31 agosto 2020 sono validi per sette mesi dopo la scadenza.

Infine, se usato come documento di identificazione, la patente italiana in scadenza tra il 31 gennaio 2020 e il 29 aprile 2021 è valida in Italia fino al 30 aprile 2021, e all'estero fino alla data di scadenza indicizzata dal documento.

Poiché l'emergenza non è ancora finita, si deve considerare che tutte le situazioni sono "in corso di aggiornamento".

In generale, il primo semestre del 2020 è stato caratterizzato da un calo del 53% del traffico passeggeri (ITC, indice di trasporto ConfCommercio) e del 25% del trasporto merci, secondo il quinto osservatorio di trasporto congiunturale, elaborato dal ConfCommercio e Conftrasporto Research Office⁶². La necessità di interventi economici e semplificazioni specifiche nel settore sono state identificate come urgenti. Questi sono gli ultimi aggiornamenti fino ad oggi.

⁵⁹ <https://www.confindustria.venezia.it/coronavirus-le-norme-comportamentali-per-prevenire-linfezione/notifiche-alla-commissione-ue-delle-proroghe-in-materia-di-trasporti-degli-stati-ue-per-emergenza-covid-19/>

⁶⁰ <https://www.confindustria.venezia.it/coronavirus-le-norme-comportamentali-per-prevenire-linfezione/covid-19-focus-trasporti/>

⁶¹ <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/patente-covid-19/patenti-le-disposizioni-per-lemergenza-coronavirus>

⁶² <https://www.trasporti-Italy.com/autotrasporto/conftrasporto-nei-primi-sei-mesi-del-2020-registrato-un-calo-di-traffico-per-passeggeri--53-e-merci--25/43327>

Nel 2020 l'emergenza Coronavirus e la decisione di chiudere i confini a tutti i beni dall'Italia, ha portato alla sospensione da parte del Ministero delle Infrastrutture delle abituali restrizioni ai veicoli pesanti (di oltre 7,5 toni) per circolare durante il periodo festivo il 13 marzo (DM 115/2020), al fine di consentire il movimento delle merci e il loro arrivo a negozi specifici, nonché di sbloccare la crisi del traffico presso i confini austriaci, croati e sloveni che hanno impedito l'arrivo di merci dall'Italia. I blocchi delle frontiere transnazionali erano anche una causa di diversi contrasti tra gli Stati membri dell'UE nel settore dei trasporti pesanti. Infatti, i veicoli dall'Italia, trasportando merci italiane ma con piastre di licenza da questi altri paesi o con destinazione finale in questi stessi paesi sono stati autorizzati a passare (ma non merci che stavano solo passando)⁶³. Chiaramente, dopo un primo momento di confusione e blocco totale, i confini sono stati riaperti, con alcune restrizioni, ma il traffico di trasporto non è stato sospeso da allora.

In Italia, al fine di gestire le questioni nel settore dei trasporti causato da Covid-19, il Ministero degli Interni, la polizia e gli ambasciatori internazionali ha collaborato insieme. Tuttavia, i conducenti hanno dovuto aspettare per circolare per periodi molto lunghi. Uno dei principali problemi per i conducenti di veicoli pesanti è stata la compilazione della certificazione automatica per entrare in Italia, che è stata richiesta ai conducenti professionisti che trasportano beni e persone, con ufficio legale al di fuori dell'Italia, combinato con la regola per comunicare il loro ingresso in territorio italiano ai dipartimenti di prevenzione⁶⁴.

Nel gennaio del 2021 il Ministero della Salute ha integrato l'elenco dei paesi da cui è vietato l'ingresso in territorio italiano (2021 gennaio⁶⁵). Tuttavia, i veicoli pesanti che portano beni che entrano o passano attraverso l'Italia per non più di 120 ore, sono esentati dalla quarantena, ma devono comunicare all'autorità sanitaria del territorio il loro transito in Italia, dichiarando le ragioni alla base del movimento, l'impegno a lasciare il territorio nazionale all'interno del periodo autorizzato (120 ore o 36 ore per quelli solo in transito⁶⁶), e per informare l'autorità sanitaria in caso di sintomi⁶⁷.

1. Registrazione del veicolo - circolazione, procedure di patente di guida

La pandemia Covid-19 è stata molto dirompente per tutta l'organizzazione burocratica (autorità nazionali). Oltre ad altri aspetti della motorizzazione civile, anche le licenze al conducente, i termini amministrativi, le autorizzazioni di circolazione sono state influenzate dalla pandemia. Nondimeno, dopo un primo momento di aggiustamento, le autorità italiane hanno risposto rapidamente alle diverse richieste e problemi relativi al settore motorizzatorio. Innanzitutto, l'autorizzazione e la sospensione dell'esame sono state estese o posticipate, quindi c'è stata una nuova e completa impostazione per questi problemi. Ad oggi, la situazione è sotto controllo e stabile, con tutte le procedure e le date aggiornate. Solo in caso di un grave peggioramento della situazione nel paese, potrebbe essere possibile considerare nuove sospensioni.

Le comunicazioni ministeriali hanno mostrato le nuove regole che devono essere seguite in questo periodo straordinario. Come regola generale, per le licenze di guida, viene applicato il principio su documentazione di identità e riconoscimento (articolo 104 del decreto "CURA ITALIA" e aggiornamenti successivi), mentre il CQC, ADR⁶⁸ CAP e i permessi di guida provvisori sono coperti dal regolamento sulle licenze di guida.

⁶³ <https://www.ilsole24ore.com/art/coronavirus-sospesi-divieti-tir-smaltire-code-confini-ADzfnLD>

⁶⁴ <https://www.confindustria.venezia.it/coronavirus-le-norme-comportamentali-per-prevenire-linfezione/covid-19-focus-trasporti/>

⁶⁵ <http://www.salute.gov.it/portale/nuovocoronavirus/dettaglioContenutiNuovoCoronavirus.jsp?lingua=Italiano&id=5411&area=nuovoCoronavirus&menu=vuoto>

⁶⁶ <http://www.salute.gov.it/portale/nuovocoronavirus/dettaglioContenutiNuovoCoronavirus.jsp?lingua=Italiano&id=5411&area=nuovoCoronavirus&menu=vuoto>

⁶⁷ <https://www.confindustria.venezia.it/coronavirus-le-norme-comportamentali-per-prevenire-linfezione/covid-19-focus-trasporti/>

⁶⁸ http://www.motorizzazione.provincia.tn.it/patenti/adr_esame.htm

Generalmente parlando, per quanto riguarda i documenti scaduti o in procinto di **scadere entro il 31.01.2020**:

- La validità di tutti i certificati, attestati, permessi, concessioni, autorizzazioni e atti di abilitazione diversamente denominati, sono stati prorogati come segue fino alla cessazione dello stato di emergenza (imposto per l'intero territorio nazionale);
- Tutti i certificati, gli attestati, i permessi, le concessioni, le autorizzazioni e gli atti di abilitazione attiva come diversamente denominati, che sono scaduti tra il 1° agosto 2020 e la data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge n. 125 del 7 ottobre 2020⁶⁹, e che non sono stati rinnovati, si ritiene che sia valido fino alla cessazione dello stato di emergenza (imposto per l'intero territorio nazionale).

Documento scaduto o in scadenza	Fino a	Estensione di validità fino a	Articolo di riferimento
Validità della licenza di guida (anche per licenze di uno Stato Membro)	01/02/2020 al 31/08/2020	31/03/2021	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
Patente di guida per la circolazione in Italia	31/01/2020 al 30/04/2021	29/07/2021	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
Patente di guida per circolare nel territorio di uno Stato Membro	01/02/2020 al 31/08/2020	31/03/2021	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
Patente di guida valida come document di identità	31/01/2020 al 29/04/2021	30/04/2021	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
Esame di controllo della patente di guida	31/01/2020 al 31/12/2020	Estensione di 6 mesi	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
Autorizzazione alla pratica di guida	31/01/2020 al 30/04/2021	90 giorni dopo la fine dell'emergenza sanitaria (29/07/2021)	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
CQC (valida in Italia)	31/01/2020 al 28/12/2020	29/07/2021	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17

⁶⁹ <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2020/10/07/20G00144/sg>

			Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
CQC (valida nel territorio di altro Stato membro)	31/01/2020 al 28/12/2020	7 mesi dalla data di scadenza	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
CQC (Italia e Europa)	29/12/2020 al 31/12/2020	7 mesi dalla data di scadenza	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
CQC esame di riabilitazione	Possessori di CQC, per i quali il periodo di due anni termina tra il 31 gennaio 2020 e il 30 Aprile 2021 ed è esteso al 29 luglio 2021.	Procede al rinnovo della CQC da solo entro 545 dalla data di scadenza eseguendo un test di rivalidazione	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
Altri certificate di abilitazione professionale	31/01/2020 al 30/04/2020	90 giorni dopo la fine dell'emergenza sanitaria (29/07/2021)	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
Corsi per l'ottenimento o rinnovo di attestati di formazione professionale per il trasporto di merci pericolose (territorio italiano)	31/01/2020 al 30/04/2021	90 giorni dopo la fine dell'emergenza sanitaria (29/07/2021)	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
Certificati per il trasporto di merci pericolose (altri Stati membri)	01/03/2020 al 01/02/2021	28/02/2021	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
Certificazione ADR ⁷⁰ per il trasporto di merci pericolose (territorio italiano)	31/01/2020 al 01/02/2021	90 giorni dopo la fine dell'emergenza sanitaria (29/07/2021)	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.

⁷⁰ https://it.wikipedia.org/wiki/Accordo_europeo_relativo_al_trasporto_internazionale_su_strada_delle_merci_pericolose

Esami ADR	Prenotati	29/07/2021	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
Certificati ADR (altri Paesi membri)	01/03/2020 al 01/02/2021	28/01/2021	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
Certificati per conducenti di età pari o superiore a 65 anni per la guida di autotreni e autoarticolati con una massa lorda a pieno carico superiore a 20 tonnellate (CE license)	31/01/2020 al 30/04/2021	90 giorni dopo la fine dell'emergenza sanitaria (29/07/2021)	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021.
Attestati per conducenti di età pari o superiore a 60 anni per la guida di autobus, autocarri, autoarticolati e autoarticolati utilizzati per il trasporto di persone (D1, D1E, D, DE licenses)	31/01/2020 al 30/04/2021	90 giorni dopo la fine dell'emergenza sanitaria (29/07/2021)	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021
Certificati medici rilasciati dai medici ufficiali da allegare alla domanda di patente di guida	31/01/2020 al 30/04/2021	90 giorni dopo la fine dell'emergenza sanitaria (29/07/2021)	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021
Permessi di guida provvisori per i titolari di patente di guida che devono sottoporsi ad esame medico rilasciato dal 15/09/2020	31/01/2020 al 30/04/2021	90 giorni dopo la fine dell'emergenza sanitaria (29/07/2021)	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021
<p>Le seguenti nuove scadenze si applicano alle ispezioni dei veicoli: Il nuovo regolamento UE proroga di sette mesi le revisioni di tutti i veicoli a motore delle categorie M (automobili), N (veicoli commerciali), O3 (rimorchi con un peso lordo del veicolo compreso tra 3,5 e 10 toni) e O4 (rimorchi con un peso lordo del veicolo superiore a 10 tonnellate) in scadenza tra il 1° febbraio e il 31 agosto 2020. Tuttavia, tale disposizione è stata integrata con quella nazionale</p>			
Veicoli immatricolati in Italia di categoria M (es. Auto, autobus, camper), N (es. Autocarri, autoarticolati) e O3-O4 (rimorchi con massa superiore a 3,5 t) con riconsegna scaduta o futura registrazione (Italia e circolazione UE)	01/03/2020 al 31/08/2020	7 mesi dopo la data di scadenza indicata	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021

Veicoli immatricolati in Italia di categoria M (es. Auto, autobus, camper), N (es. Autocarri, autoarticolati) e O3-O4 (rimorchi con massa superiore a 3,5 t) con riconsegna scaduta o futura immatricolazione (circolazione in Italia)	09/2020	31/12/2020	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021
Veicoli immatricolati in Italia di categoria M (es. Auto, autobus, camper), N (es. Autocarri, autoarticolati) e O3-O4 (rimorchi con massa superiore a 3,5 t) con riconsegna scaduta o futura immatricolazione (circolazione in Italia)	10/2020 al 12/2020	28/02/2021	Secondo l'art 103 del decreto Legge N. 18 del 17 Marzo 2020, come emendato - Articolo 1(1) del Decreto Legge N. 2 del 14 Gennaio 2021

2. Esame della patente di guida e revisione della patente di guida

Gli esami per tutte le categorie di patenti, dopo una sospensione, sono ripresi e vengono sostenuti gli esami di revisione della patente di guida o di qualificazione CQC.

3. Certificati di registrazione e permessi di circolazione

L'ultima disposizione, permessi, concessioni, autorizzazioni e atti abilitanti con scadenza tra il 31 gennaio 2020 e la data della dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza epidemiologica causata dal COVID-19, rimarrà valida per 90 giorni successivi alla dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza. Contestualmente, tutte le certificazioni, attestazioni, permessi, concessioni, autorizzazioni e atti abilitanti, scaduti tra il 1 ° agosto 2020 e la data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge n. 125 del 7 ottobre 2020, e non rinnovate, restano valide per i novanta giorni successivi alla dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza.

4. Revisione del veicolo

Per quanto riguarda le disposizioni relative alla revisione dei veicoli, di seguito è stata riportata una tabella completa con tutti i dati necessari aggiornati.

Veicolo categoria	Data di scadenza	Estensione	Territorio	Riferimento standard	Note
Tutti	01/10/2020 al 31/12/2020	28/02/2021	Italia	Art. 92 DL 18/2020	Circolare Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 del 24/11/2020,

M,N, 03, 04, Ts	Febbraio 2020	31/10/2020	Italia	Art. 92 DL 18/2020	Fino al 30/09/2020 Estensione valida dal Reg EU (2020/698)
L, 01, 02	Febbraio 2020	31/10/2020	Italia	Art. 92 DL 18/2020	
M, N, 03, 04, Ts	Marzo 2020	31/10/2020	Europa e Italia	Art. 92 DL 18/2020 e Reg. 2020/698	L'estensione della norma italiana coincide con quella europea
L, 01, 02	Marzo 2020	31/10/2020	Italia	Art.92 DL 18/2020	Circolare Prot. 300/A/8971/20/
M, N, 03, 04, Ts	Aprile 2020	30/11/2020	Intero territorio europeo, compresa Italia	Reg. 2020/698	Circolare Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 del 24/11/2020,
L, 01., 02	Aprile 2020	31/10/2020	Italia	Art. 92 DL 18/2020	Circolare Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 del 24/11/2020
M, N, 03, 04, Ts	Maggio 2020	31/12/2020	Intero territorio europeo, compresa Italia	Reg. 2020/698	Circolare Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 del 24/11/2020,
L, 01, 02	Maggio 2020	31/10/2020	Italia	Art. 92 DL 18/2020	Circolare Prot. 300/A/8971/20/
M, N, 03, 04, 5	Giugno 2020	31/01/2021	Intero territorio europeo, compresa	Reg. 2020/698	Circolare Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 del 24/11/2020
L, 01, 02	Giugno 2020	31/10/2020	Italia	Art. 92 DL 18/2020	Circolare Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 del 24/11/2020
M, N, 03, 04, Ts	Luglio 2020	28/02/2021	Intero territorio europeo, compresa	Reg. 2020/698	Circolare Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 del 24/11/2020
L, 01, 02	Luglio 2020	31/10/2020	Italia	Art. 92 DL 18/2020	Circolare Prot. 300/A/8971/20/

M, N, 03, 04, Ts	Agosto 2020	31/03/2021	Intero territorio europeo, compresa	Reg. 2020/698	Circular Prot. 300/A/8971/20/101/3/9 of 24/11/2020,
L, 01, Oi	Agosto 2020	31/12/2020	Italia	Art. 92 DL 18/2020	Estensione introdotta dal DL 76/2020
Tutti	Settembre 2020	31/12/2020	Italia	Art. 92 DL 18/2020	Estensione in-trodotta dal DL 76/2020
Tutti	Ottobre 2020	28/02/2021	Italia	Art. 92 DL 18/2020	Estensione in-trodotta dal DL 76/2020
Tutti	Novembre 2020	28/02/2021	Italia	Art. 92 DL 18/2020	Estensione in-trodotta dal DL 76/2020
Tutti	Dicembre 2020	28/02/2021	Italia	Art. 92 DL 18/2020	Estensione in-trodotta dal DL 76/2020

5. Procedure generali

Il Governo italiano, in considerazione del perdurare dello stato di pandemia, ha adottato diverse misure (relative al contesto nazionale e anche ai territori UE ed extra UE) e ha preso atto e attuato quelle della UE. Per quanto riguarda i procedimenti amministrativi in corso (es. Domande di conversione di licenze extracomunitarie), dopo un momento di sospensione (fino al 15 aprile), il procedimento amministrativo si svolge normalmente, secondo le restrizioni Covid-19 e di sicurezza le misure.

Ad oggi si tratta delle ultime disposizioni generali adottate in Italia per quanto riguarda il settore dei trasporti.

- A bordo dei mezzi pubblici di trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale, con l'esclusione del trasporto scolastico dedicato, è ammesso un coefficiente di riempimento non superiore al 50%; la Giunta regionale provvede alla pianificazione dei servizi forniti dalle aziende di trasporto pubblico locale, anche non di linea, finalizzata alla riduzione e soppressione dei servizi in relazione agli interventi sanitari necessari al contenimento dell'emergenza COVID-19 sul base dei bisogni effettivi e con l'unico scopo di garantire i servizi minimi essenziali. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con decreto adottato d'intesa con il Ministero della Salute, può disporre, con l'obiettivo di contenere l'emergenza sanitaria COVID-19, riduzioni, sospensioni o limitazioni dei servizi di trasporto, anche internazionali, automobilistici, ferroviari, servizi di trasporto aereo, marittimo e per vie navigabili interne, imponendo anche obblighi specifici agli utenti, agli equipaggi, ai vettori e agli armatori.

- Per quanto riguarda i corsi di formazione nel settore dei trasporti, secondo le modalità stabilite da opportuni provvedimenti amministrativi e in modalità a distanza sono consentiti i seguenti corsi⁷¹:
 - o Corsi di autotrasporto;
 - o Corsi di abilitazione svolti dagli uffici della motorizzazione civile, autoscuole;
 - o Corsi per l'accesso alla professione di autotrasportatore e trasportatore di passeggeri;
 - o Corsi sul corretto funzionamento del tachigrafo;
 - o Corsi per l'ottenimento e il rinnovo dell'attestato di formazione professionale per conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose tenuti da autoscuole o altri enti di formazione;
 - o Esami teorici e pratici per il rilascio e il mantenimento delle autorizzazioni allo svolgimento di attività connesse alla sicurezza del traffico ferroviario;
 - o Corsi di formazione e corsi di qualificazione o comunque autorizzati o finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
 - o Sono ammesse prove teoriche e pratiche svolte dagli uffici della motorizzazione civile e dalle scuole guida per il conseguimento e la revisione delle patenti di guida, delle qualifiche professionali e di ogni altra qualifica richiesta per lo svolgimento delle attività di trasporto.

Dopo un primo momento in cui i governi europei hanno risposto da soli alla pandemia, le istituzioni dell'UE hanno emanato diverse raccomandazioni per diffondere un approccio comune alla pandemia riguardante la questione dei trasporti. I documenti qui di seguito indicati riassumono le principali disposizioni legislative adottate dal governo italiano, e dalle istituzioni dell'UE, per gestire il tema dei trasporti:

- Le “Linee guida per la sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori nei settori dei trasporti e della logistica (12.10.2020)”⁷²;
- Le “Linee guida per la libera circolazione nell'UE (25.01.2021)”⁷³;
- La “Proroga di tutta la validità della patente di guida (professionale e privata) fino al termine dello stato di emergenza in Italia;
- La “Estensione ai test di idoneità alla circolazione su strada programmata” è stata estesa in modo diverso a seconda della categoria del veicolo (vedere la scheda sulla revisione del veicolo).

A causa della persistenza della pandemia Covid-19, il governo italiano potrebbe prorogare la data di scadenza di tutti questi documenti. È necessario sottolineare che la situazione è in corso e si prevede un aggiornamento su questi temi.

¹ <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/nuovo-coronavirus-covid-19/le-misure-del-mit-per-il-covid-19>

² https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2020-09/Dpcm_20200907_Allegati.pdf

³ <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/coronavirus/covid-19-travel-and-transport/>

1.4.2.1 Italia enti/organizzazioni regionali di trasporto (Regione Veneto, Regione Friuli-Venezia Giulia)

Per avere una visione d'insieme di quanto riguarda il ruolo, e in alcuni casi della gestione del tema Codiv-19, qui riportato) due società italiane, citate anche nei workshop FORTIS, che hanno svolto un ruolo importante nei trasporti transnazionali e la necessità di far fronte alla pandemia di Covid-19, sono menzionati di seguito.

⁷¹ <https://temi.camera.it/leg18/temi/iniziative-per-prevenire-e-contrastare-la-diffusione-del-nuovo-coronavirus.html#altri-provvedimenti-in-relazione-all-emergenza>

⁷² <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11689-2020-REV-1/it/pdf>

⁷³ <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2020/10/13/covid-19-council-adopts-a-recommendation-to-coordinate-measures-affecting-free-movement/>

1. SDAG:

La SDAG (Autoporti Stazioni Transfrontaliere di Gorizia) è una società che dal 1982 gestisce il servizio di transito dei mezzi pesanti. Ogni anno in quest'area transitano più di 2 milioni di veicoli pesanti e il trend di crescita è costante. Nonostante la legge in vigore dal 4 marzo 2020 relativa al contenimento dell'epidemia di COVID-19 attraverso misure di emergenza, mancava ancora un piano di emergenza specifico per i mezzi pesanti. A marzo sono rimasti aperti solo sei passaggi tra il Friuli Venezia Giulia e la Repubblica di Slovenia, uno di questi è stato il passaggio S. Andrea - Vertojba. Solo i mezzi pesanti con la Slovenia come destinazione potevano attraversare il confine, tutti gli altri veicoli sono stati respinti. Le aziende hanno cercato di seguire le direttive dello Stato centrale, con direttive sulla sicurezza e protocollo per i dipendenti. Il 13 marzo 2020, dopo un incontro tra Prefettura e Comune di Gorizia, SDAG ha consentito l'accesso a 400 mezzi pesanti, mettendo a disposizione servizi igienici e alimentari. Il 16 marzo, grazie all'accordo diplomatico tra i due Stati, i corridoi di transito sono stati organizzati dalla Polizia fino alla seconda metà di aprile 2020. Nonostante ciò, sono proseguite lunghe file lungo il confine. La necessità di regole condivise per gestire le emergenze a livello internazionale è diventata urgente (workshop online verbale precedentemente riportato nella nota).

2. Autovie Venete:

Autovie Venete gestisce il percorso autostradale Venezia-Trieste e la A28, che costituisce vie di transito verso i confini. Durante la crisi del COVID-19, il traffico si è ridotto del 60% nell'area. Al fine di gestire la sicurezza dei trasporti, Autovie Venete applica diversi protocolli con le nazioni di confine al fine di rispettare le misure di sicurezza e cercare di salvare le imprese (seminario online verbale). Sono stati un punto di contatto per la condivisione delle informazioni tra i visitatori e per rafforzare la collaborazione tra gli Stati, gestendo i dati del territorio italiano e delle aree transfrontaliere. I protocolli sono seguiti dagli Stati transfrontalieri per gestire il traffico in situazioni difficili come eventi meteorologici estremi. Personale e veicoli sono sempre disponibili per le emergenze (seminario online verbale).

1.4.3. Regolamento nazionale sloveno:

La Repubblica di Slovenia ha reagito immediatamente alla crisi del traffico COVID-19 bloccando i trasporti interni ed esterni. I passaggi secondari sono stati chiusi, mentre in quelli aperti sono stati applicati i controlli sanitari. Successivamente, sono state previste alcune esenzioni per consentire la circolazione dei veicoli pesanti.

Il 13 marzo 2020 le autorità slovene hanno deciso di bloccare al confine italiano tutti i mezzi pesanti di oltre 3,5 tonnellate sprovvisti di targa slovena, ad eccezione dei veicoli italiani diretti in Slovenia con mezzi deperibili, medici e farmaceutici, umanitari, merci e posta (tutte le merci che potevano transitare anche all'interno del Paese). Tuttavia, i veicoli che transitavano solo attraverso la Slovenia non erano autorizzati a entrare, a causa del rischio di creare linee più lunghe dopo aver superato il Paese (ad esempio, ai confini ungheresi e croati)⁷⁴.

Il 14 marzo 2020, le autorità slovene e i Paesi vicini hanno deciso di creare passaggi per i veicoli per consentire ai veicoli pesanti di raggiungere il loro Paese di origine⁷⁵.

Dal 20 aprile 2020, al fine di facilitare i transiti più rapidi tra i passaggi transfrontalieri, e per ridurre il traffico dall'Italia, sono state fornite anche ai camion dall'Italia in entrata in Slovenia le indicazioni sui percorsi da intraprendere per meglio arrivare a destinazione come le aree di ristoro e di sosta disponibili.

⁷⁴ <https://www.triesteallnews.it/2020/03/13/covid-19-la-slovenia-regola-laccesso-ai-camion-in-transito-dallitaly/>

⁷⁵ <https://www.scortrans.com/it/news/informazioni-sul-traffico-merci-in-europa>

Entro il 5 giugno 2020 sono stati istituiti quattro punti di controllo nella zona di confine collegata all'Italia, specificatamente in questi passaggi: S. Andrea / Vrtojba, Ferneti / Fernetiči, Pese / Krvavi potok, Rabuiese / Škofje, solo passaggi aperti ad oggi (settembre 2020)^{76 77}.

Con gli ultimi aggiornamenti dopo la fine del 2020, tutti i passaggi di frontiera sono aperti, ma sono ancora in vigore diverse restrizioni sui temi della salute (zona della regione italiana per quanto riguarda la situazione pandemica).

Le informazioni con gli associati, le pubbliche amministrazioni e la Camera di commercio e industria della Slovenia - associazione dei trasporti sono state adeguatamente condivise. Tuttavia, è stata sottolineata la necessità di una condivisione delle informazioni più inclusiva e rapida.

1. Documenti presentati relativi all'immatricolazione del veicolo - circolazione, procedure per la patente di guida:

Per quanto riguarda l'iniziativa di condivisione delle informazioni del Direttore Generale della DG MOVE dell'Unione Europea (Vedi paragrafo 1.4.1 Regolamento Europeo), in Slovenia si individuano i seguenti documenti:

- Restrizioni all'ingresso a seconda della situazione epidemiologica⁷⁸;
- Ripristino del trasporto pubblico internazionale - stradale e ferroviario (12.10.2020)⁷⁹;
- Estensione della validità delle patenti di guida, dei certificati CPC e dei certificati di qualificazione dei conducenti ADR: "la validità delle patenti di guida, dei certificati CPC e dei certificati di qualifica dei conducenti ADR che scadono tra il 01.02.2020 e il 31.08.2021 è stata prorogata, a seguito della disposizione UE (regolamento 698/2020)⁸⁰" per sette mesi dalla scadenza naturale della licenza.
- Condizioni relative alla formazione del conducente e ai controlli di idoneità alla circolazione: di seguito, gli enti autorizzati possono effettuare i test di idoneità alla circolazione (ispezione tecnica) e l'immatricolazione / annullamento dell'immatricolazione dei veicoli a condizione che tutte le loro raccomandazioni per la prevenzione del Vengono prese in considerazione le infezioni da virus SARS-CoV-2 da parte dell'Istituto nazionale di sanità pubblica. A partire dagli aggiornamenti del 29.01.2021, le istituzioni autorizzate possono effettuare tutta la formazione dei conducenti, nonché tutte le prove di formazione e di competenza per l'ottenimento di una qualifica iniziale, formazione periodica per il rinnovo delle qualifiche iniziali, formazione iniziale e di rinnovo di conducenti per il trasporto di merci pericolose, formazione professionale di base e di rinnovo, prove di qualificazione per addetti al trasporto di emergenza, visite mediche di candidati per conducenti e conducenti di autoveicoli per il rinnovo della patente di guida e controlli sanitari per conducenti di veicoli a motore e corsi di formazione e per verificare la capacità di lavorare in sicurezza con trattori e accessori per trattori a condizione che vengano prese in considerazione tutte le loro raccomandazioni per la prevenzione dell'infezione da virus SARS-CoV-2 da parte dell'Istituto Nazionale di Sanità Pubblica⁸¹.

1.5. Focus sul traffico transfrontaliero di merci pesanti

Il progetto Fortis, nel complesso, mira a migliorare i servizi di trasporto pubblico transnazionale tra Italia e Slovenia. In generale, questo progetto vuole migliorare la cooperazione tra questi

⁷⁶ <https://www.confindustria.venezia.it/coronavirus-le-norme-comportamentali-per-prevenire-linfezione/covid-19-focus-trasporti/>

⁷⁷ <https://www.fedespediti.it/wp-content/uploads/2020/08/Restrizioni-UE-ed-extraUE-alla-circolazione-veicoli-merci-per-emergenza-Coronavirus.pdf>

⁷⁸ <https://www.policija.si/eng/newsroom/news-archive/103470-crossing-the-state-border-during-the-coronavirus-epidemic>

⁷⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1604080584943&uri=CELEX:52020DC0499>

⁸⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32020R0698>

⁸¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/european-strategies/white-paper-2011_en

due Paesi per quanto riguarda il settore dei trasporti, fornendo ai cittadini soluzioni migliori, sostenibili e innovative. Tuttavia, uno dei maggiori problemi emersi durante la pandemia di Covid-19 è stato legato al trasporto di merci e all'enorme difficoltà di garantire il flusso transnazionale sicuro e regolare del traffico di merci pesanti sulle strade. Pertanto, l'analisi svolta si è concentrata su elementi non del tutto legati al trasporto pubblico locale, ma ha incluso altri aspetti, come i controlli transfrontalieri e considerato SH non del tutto legato al focus del progetto FORTIS.

È stata sottolineata la creazione della normativa europea, indicando le principali norme, regolamenti e documenti necessari che i conducenti di mezzi pesanti e le aziende devono confrontarsi, inoltre per garantire un trasporto su camion sicuro sia dal **punto di vista delle condizioni tecniche (veicoli e carichi) che sociali (salute del conducente e tempo di guida)**. La Commissione europea, seguendo l'orientamento del Parlamento europeo, ha lavorato per una regolamentazione chiara e completa del sistema dei trasporti. Nel **Libro Bianco Europeo del 2011 "Roadmap to a Single European Transport Area - Verso una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"**⁸², l'Unione Europea ha definito le principali direttive per una nuova regolamentazione dei trasporti nel territorio europeo. Considerando il focus che il progetto FORTIS vuole avere sul trasporto a traffico pesante, ci sono alcune questioni da considerare in questo rapporto 3.1.2.5: stato tecnico del veicolo, trasporto di merci, controlli tecnici e fiscali alle frontiere e documenti di trasporto. Questi elementi sono stati regolati da un nuovo pacchetto di misure legislative, il "pacchetto controlli tecnici", implementato nel 2014 dall'UE.

Queste tre direttive che compongono il "pacchetto controlli tecnici" sono: Direttiva 2014/45/EU sui **controlli tecnici periodici**⁸³, Direttiva 2014/47/EU on **controlli tecnici su strada di veicoli commerciali**⁸⁴ and Direttiva 2014/46/EU on **documenti per la registrazione dei veicoli**⁸⁵. Queste direttive sono i pilastri del regolamento europeo e, per le loro caratteristiche, rappresentano la disposizione concreta che gli Stati membri europei applicano sulle strade. L'UE ha, negli anni, emanato diverse normative che consentono la regolamentazione di molte questioni legate ai trasporti a traffico pesante.

Un importante Direttiva è la 94/55/EC⁸⁶ del 21 novembre 1994, che ha esteso le norme dell'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR) al settore dei trasporti nazionali. È stata abrogata da Direttiva 2008/68/EC⁸⁷ del 24 settembre 2008, che ha stabilito regole comuni per tutti gli aspetti del trasporto interno di merci pericolose all'interno dell'UE, per ferrovia, per vie navigabili interne e su strada. La Direttiva della Commissione europea 2012/45/EU⁸⁸ del 3 dicembre 2012 ne ha aggiornato il contenuto in linea con l'ultima versione dell'ADR, che viene aggiornata ogni due anni. L'ADR è stato recentemente modificato dalla decisione del Consiglio 2018/1485/EU⁸⁹.

1.5.1 Regolamenti europei

Come già spiegato sopra, l'Unione Europea, dopo l'attuazione e l'applicazione del Trattato di Lisbona nel 2008, si è occupata dell'armonizzazione delle procedure degli Stati Membri come uno dei suoi principali obiettivi. In una prospettiva generale di definizione di un'Unione europea politica e non solo economica, la definizione di un codice legislativo comune è stata essenziale per l'UE. Uno dei settori in cui è proseguita l'armonizzazione della legislazione e delle procedure

⁸² https://ec.europa.eu/transport/themes/european-strategies/white-paper-2011_en

⁸³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=EN>

⁸⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0047&from=IT>

⁸⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0046&from=en>

⁸⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994L0055&from=EN>

⁸⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0068&from=EN>

⁸⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012L0045&from=IT>

⁸⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018D1485&from=EN>

negli ultimi 12 anni è il settore dei trasporti. Di seguito sono riportati gli elementi più importanti relativi alle suddette direttive. Questi elementi legislativi sono essenziali per un progetto che mira a fornire soluzioni per il trasporto di passeggeri e merci tra i confini nazionali. Di seguito è riportato il testo di queste precedenti direttive, considerando gli articoli cruciali per comprendere come dovrebbe essere sviluppata la cooperazione transnazionale.

Direttiva 2014/45/EU del Parlamento europeo e del Consiglio sui controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

Argomento (Art. 1)

La presente direttiva stabilisce i requisiti minimi per un sistema regolare di controlli tecnici per i veicoli a motore utilizzati su strade pubbliche.

Campo di applicazione (Art. 2)

La presente direttiva si applica ai veicoli con una velocità di progetto superiore a 25 km / h nelle seguenti categorie, con riferimento alla Direttiva 2002/24/EC⁹⁰, Direttiva 2003/37/EC⁹¹ e Direttiva 2007/46/EC⁹²:

- Veicoli a motore progettati e costruiti principalmente per il trasporto di passeggeri e dei loro bagagli e comprendenti non più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente;
- Veicoli della categoria M1 - veicoli a motore progettati e costruiti principalmente per il trasporto automobilistico di passeggeri e dei loro bagagli e comprendenti più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente;
- Veicoli delle categorie M2 e M3;
- Autoveicoli progettati e costruiti principalmente per il trasporto di merci e aventi una massa massima non superiore a 3,5 tonnellate - veicoli della categoria N1;
- Veicoli a motore progettati e costruiti principalmente per il trasporto di merci e aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate - veicoli delle categorie N2 e N3;
- Rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o passeggeri e aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate;
- Veicoli delle categorie O3 e O4;
- dal 1 ° gennaio 2022, veicoli a due o tre ruote;
- Veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e, con motori di cilindrata superiore a 125 cm³;
- Trattori a ruote della categoria T5 utilizzati principalmente su strade pubbliche con una velocità massima di progetto superiore a 40 km / h. 2.

Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione della presente direttiva i seguenti veicoli immatricolati nel loro territorio:

- Veicoli utilizzati in condizioni eccezionali e veicoli che non vengono mai, o quasi mai, utilizzati su strade pubbliche, come veicoli di interesse storico o veicoli da competizione;
- Veicoli che godono dell'immunità diplomatica;
- Veicoli utilizzati dalle forze armate, forze dell'ordine, vigili del fuoco, protezione civile, servizi di emergenza o servizi di soccorso;

⁹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0024&from=EN>

⁹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0037&from=en>

⁹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0046&from=IT>

- Veicoli utilizzati per attività agricole, orticole, forestali o ittiche esclusivamente nel territorio dello Stato membro e principalmente nelle zone in cui vengono svolte tali attività, comprese strade agricole e forestali o terreni agricoli;
- Veicoli utilizzati esclusivamente su piccole isole o in aree scarsamente popolate;
- Veicoli specializzati che trasportano attrezzature per circhi e aree fieristiche con una velocità massima di progetto non superiore a 40 km / che circolano solo sul territorio dello Stato membro interessato;
- Veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e con una cilindrata superiore a 125 cm³ se gli Stati membri hanno messo in atto misure alternative efficaci di sicurezza stradale per i veicoli a due o tre ruote, tenendo conto in particolare delle pertinenti statistiche sulla sicurezza stradale per ultimi cinque anni.

Gli Stati membri notificano tali esenzioni alla Commissione.

Gli Stati membri possono introdurre prescrizioni nazionali in materia di controlli tecnici per i veicoli immatricolati nel loro territorio che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva o per i veicoli di cui al paragrafo 2.

Definizioni (Art. 3)

Solo ai fini della presente direttiva, le seguenti definizioni si applicano a:

- "veicolo": qualsiasi veicolo a motore diverso da un veicolo ferroviario o dal suo rimorchio;
- "veicolo a motore": qualsiasi veicolo a ruote semovente azionato da un motore, con una velocità massima di progetto superiore a 25 km / h;
- "rimorchio": qualsiasi veicolo a ruote non semovente progettato e costruito per essere trainato da un veicolo a motore;
- "semirimorchio": qualsiasi rimorchio progettato per essere agganciato a un autoveicolo in modo che una parte di esso poggi sul veicolo a motore e una parte sostanziale della sua massa e la massa del suo carico siano portate dal veicolo a motore;
- "Veicolo a due o tre ruote": qualsiasi veicolo a motore su due ruote con o senza sidecar, triciclo o quadriciclo;
- "Veicolo immatricolato in uno Stato membro": qualsiasi veicolo immatricolato o messo in circolazione in uno Stato membro;
- "Veicolo di interesse storico": indica qualsiasi veicolo considerato storico dallo Stato membro di immatricolazione o da uno dei suoi organismi di autorizzazione designati e che soddisfi le seguenti condizioni:
 - a. È stato costruito o immatricolato per la prima volta almeno 30 anni fa;
 - b. La sua tipologia specifica, ai sensi del pertinente diritto dell'Unione o nazionale, non è più in produzione, è storicamente conservata e mantenuta nel suo stato originario e non ha subito modifiche sostanziali nelle caratteristiche tecniche dei suoi componenti principali; "titolare di una carta di circolazione": la persona fisica o giuridica a nome della quale il veicolo è immatricolato.
- "controllo tecnico": un'ispezione, in conformità all'allegato I, intesa a garantire che un veicolo possa essere utilizzato in sicurezza su strade pubbliche e sia conforme alle caratteristiche ambientali richieste e obbligatorie;
- "Omologazione", la procedura con cui uno Stato membro certifica che un veicolo è conforme alle disposizioni amministrative e ai requisiti tecnici pertinenti stabiliti nella direttiva 2002/24 / CE, nella direttiva 2003/37 / CE e nella direttiva 2007/46 / CE
- "carenze": difetti tecnici e altri tipi di non conformità riscontrati durante un controllo tecnico;

- "certificato di ispezione", un rapporto di ispezione tecnica rilasciato dall'autorità competente o da un centro di prova contenente i risultati dell'ispezione tecnica;
- "ispettore": una persona autorizzata da uno Stato membro o dalla sua autorità competente a svolgere ispezioni tecniche in un centro di controllo o, se del caso, per conto di un'autorità competente;
- "autorità competente": un'autorità o un ente pubblico a cui uno Stato membro conferisce la responsabilità della gestione del sistema di controllo tecnico, compreso, se del caso, l'esecuzione dei controlli tecnici;
- "centro di ispezione": un ente o ente pubblico o privato autorizzato da uno Stato membro a effettuare i controlli tecnici;
- "Organismo di controllo": organismo istituito da uno Stato membro, responsabile della supervisione dei centri di controllo, che può far parte dell'autorità o delle autorità competenti;
- "piccola isola": un'isola con meno di 5 000 abitanti e non collegata ad altre parti del territorio da ponti stradali o gallerie; "area scarsamente popolata": un'area designata con una densità di popolazione inferiore a cinque persone per chilometro quadrato;
- "Strada pubblica": una strada di pubblica utilità, come strade locali, regionali o nazionali, superstrade, autostrade o autostrade.

Responsabilità (Art. 4)

Ispezione periodica ai sensi della presente direttiva, eseguita da centri di controllo autorizzati dallo Stato membro in cui tali veicoli sono immatricolati. Ciascuno Stato membro garantisce che i veicoli immatricolati nel suo territorio siano soggetti a ispezione.

I controlli tecnici sono effettuati dallo Stato membro o da un ente pubblico a cui tale compito è affidato dallo Stato o da organismi o entità designati dallo Stato e sotto la sua supervisione, compresi enti privati autorizzati.

In accordo con i principi enunciati nel Regolamento (EC) No 715/2007⁹³ del Parlamento europeo e del Consiglio (1) e nel Regolamento (EC) No 595/2009⁹⁴ del Parlamento europeo e del Consiglio (2), la Commissione deve, entro il 20 Maggio 2018, adottare un atto di esecuzione.

Una serie di informazioni tecniche su dispositivi di frenatura, sterzo, visibilità, luci, catodi, circuiti elettrici, assi, pneumatici, sospensioni, telaio, attacchi del telaio, altre attrezzature e inquinamento necessari per il controllo tecnico dei componenti da controllare e l'uso dei metodi di prova raccomandati, in conformità al punto 3 dell'allegato I.

Norme dettagliate riguardanti il formato dei dati e le procedure per l'accesso alle informazioni tecniche pertinenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

I fabbricanti mettono le informazioni tecniche di cui alla lettera a) del primo comma a disposizione dei centri di controllo e delle pertinenti autorità competenti gratuitamente o a un prezzo ragionevole e in modo non discriminatorio. La Commissione esamina la fattibilità di stabilire un unico punto di accesso a tali informazioni tecniche.

Gli Stati membri provvedono affinché la legislazione nazionale disciplini le responsabilità per quanto riguarda il rimessaggio del veicolo in condizioni conformi e sicure.

⁹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0715&from=EN>

⁹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32009R0595>

Data e frequenza dei controlli (Art. 5)

- I veicoli devono essere sottoposti a controllo tecnico almeno entro i seguenti periodi, fatto salvo il periodo di flessibilità applicato negli Stati membri a norma del paragrafo 3;
- Veicoli delle categorie M1 e N1: quattro anni dalla data di prima immatricolazione del veicolo e successivamente ogni due anni;
- Veicoli M1 utilizzati come taxi o ambulanze, veicoli M2, M3, N2, N3, O3 e O4: un anno dopo la data di prima immatricolazione del veicolo e successivamente ogni anno;
- Veicoli di categoria T5 utilizzati principalmente su strade pubbliche per il trasporto di merci su strada: quattro anni dalla data di prima immatricolazione del veicolo e successivamente ogni due anni;
- Gli Stati membri stabiliscono intervalli appropriati entro i quali i veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e con una cilindrata superiore a 125 cm³ devono essere sottoposti a prove di conformità su strada;
- Gli Stati membri o l'autorità competente possono fissare il periodo ragionevole durante il quale devono essere effettuati i controlli tecnici senza superare gli intervalli di cui al paragrafo 1;
- Indipendentemente dalla data dell'ultimo controllo tecnico, lo Stato membro o l'autorità competente interessata può richiedere a un veicolo di sottoporsi a un controllo tecnico prima delle date di cui ai paragrafi 1 e 2 nei seguenti casi;
- Dopo un incidente che colpisce i principali componenti rilevanti per la sicurezza come ruote, sospensioni, zone di deformazione, sistemi airbag, sterzo o freni;
- Quando i sistemi e i componenti ambientali e di sicurezza del veicolo sono stati alterati o modificati;
- Quando il titolare di una carta di circolazione è cambiato;
- Quando il veicolo ha raggiunto un chilometraggio di 160 000 km;
- Quando la sicurezza stradale è seriamente compromessa.

Scopi e metodi del controllo (Art. 6)

Per le categorie di veicoli contemplate dalla presente Direttiva, ad eccezione delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e con cilindrata superiore a 125 cm³, gli Stati membri garantiscono che i controlli tecnici coprano almeno le aree di cui all'allegato I, punto 2.

Ai fini del paragrafo 1, le autorità competenti dello Stato membro o il centro di controllo effettuano un controllo tecnico che copra almeno gli elementi elencati nell'allegato I, punto 3, utilizzando il metodo raccomandato o un equivalente approvato dall'autorità competente. applicabile alla prova di tali elementi, come stabilito nell'allegato I, punto 3. Il controllo può anche includere una verifica che le rispettive parti e componenti del veicolo in questione siano conformi alle caratteristiche ambientali e di sicurezza obbligatorie che erano in vigore al momento dell'omologazione o, se del caso, al momento dell'adeguamento. I controlli dovrebbero essere effettuati utilizzando le tecniche e le attrezzature attualmente disponibili e senza l'uso di strumenti per smantellare o rimuovere parti del veicolo.

Per le categorie di veicoli L3e, L4e, L5e e L7e, con una cilindrata superiore a 125 cm³, gli Stati membri determinano le aree, gli elementi e i metodi di ispezione appropriati.

Valutazione delle carenze (Art. 8)

Per ogni elemento da controllare, l'allegato I fornisce un elenco minimo di possibili carenze e il loro livello di gravità. Articolo 8 Certificato di controllo 1. Gli Stati membri assicurano che il centro di ispezione o, se del caso, l'autorità competente che ha effettuato un controllo tecnico

su un veicolo rilasci un certificato di controllo tecnico a tale veicolo contenente almeno gli elementi standardizzati del codice dell'Unione armonizzati di cui all'allegato II.

Gli Stati membri provvedono affinché i centri di controllo o, se del caso, le autorità competenti mettano a disposizione della persona che ha presentato il veicolo per il controllo il certificato di controllo tecnico o, nel caso di un certificato di controllo tecnico elettronico, una copia cartacea autenticata di tale certificato.

Fatto salvo l'articolo 5, in caso di reimmatricolazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro, lo Stato membro riconosce il certificato di controllo tecnico rilasciato da tale altro Stato membro, come se lo avesse rilasciato esso stesso, purché il certificato di controllo tecnico sia valido tenendo conto della frequenza dei controlli nello Stato membro che effettua la reimmatricolazione. In caso di dubbio, gli Stati membri possono verificare la validità del certificato di riesame prima di riconoscerlo. Gli Stati membri forniscono alla Commissione una descrizione del certificato di revisione entro il 20 maggio 2018. La Commissione informa il comitato di cui all'articolo 19. Il presente paragrafo non si applica alle categorie di veicoli L3e, L4e, L5e e L7e.

Fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 4 e il paragrafo 3 del presente articolo, gli Stati membri, in linea di principio, riconoscono la validità dei certificati di controllo tecnico in caso di cambio di proprietà di un veicolo con un certificato di controllo tecnico periodico valido. Un veicolo con carenze che rientrano in più di un gruppo di carenze di cui al paragrafo 2 è classificato nel gruppo 5.

A decorrere dal 20 maggio 2018 e non oltre il 20 maggio 2021, i centri di controllo comunicano elettronicamente all'autorità competente dello Stato membro interessato le informazioni contenute nei certificati di ripetizione che rilasciano. Tale comunicazione deve avvenire entro un termine ragionevole dall'emissione di ogni certificato di revisione. Fino all'ultima data sopra menzionata, i centri di controllo possono comunicare le informazioni pertinenti all'autorità competente con qualsiasi altro mezzo. Gli Stati membri determinano il periodo durante il quale l'autorità competente conserva tali informazioni. La durata di questo periodo non può essere inferiore a 36 mesi, fatti salvi i sistemi fiscali nazionali degli Stati membri.

Gli Stati membri provvedono affinché, ai fini del controllo del contachilometri, se è normalmente in dotazione, le informazioni del precedente controllo tecnico siano messe a disposizione degli ispettori non appena disponibili per via elettronica. Qualora si accerti che un contachilometri è stato manomesso al fine di ridurre o distorcere la distanza percorsa da un veicolo, tale manomissione è punibile con sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

Gli Stati membri provvedono affinché i risultati del controllo tecnico siano messi a disposizione quanto prima possibile dell'autorità responsabile dell'immatricolazione del veicolo. Questa comunicazione deve contenere le informazioni contenute nel certificato di controllo tecnico.

Monitoraggio delle lacune (Art. 9)

Solo in caso di irregolarità minori, l'ispezione si considera superata, le carenze devono essere corrette e non vi è alcun obbligo di ripresentare il veicolo per l'ispezione.

In caso di gravi mancanze, il controllo si considera non superato. Lo Stato membro o l'Autorità competente decide il periodo di tempo durante il quale il veicolo in questione può essere utilizzato prima di sottoporsi a un altro controllo tecnico. Quest'ultimo deve essere effettuato durante

il periodo stabilito dallo Stato membro o dall'Autorità competente, ma comunque entro due mesi dall'ispezione iniziale.

Qualora si riscontrino carenze pericolose, il controllo si considera non superato. Lo Stato membro o l'Autorità competente può decidere che il veicolo in questione non possa essere utilizzato su strade pubbliche e che l'autorizzazione per il suo uso su strada sia sospesa per un periodo limitato, senza una nuova procedura di immatricolazione, fino a quando le carenze non siano state corrette e un nuovo certificato di controllo tecnico rilasciato.

Certificato di superamento dell'ispezione (Art. 10)

Il centro di controllo o, se del caso, l'Autorità competente dello Stato membro che ha effettuato il controllo tecnico su un veicolo immatricolato nel suo territorio deve fornire un certificato, ad esempio un adesivo o qualsiasi altra informazione facilmente accessibile a ciascun veicolo che ha superato la prova. Il certificato deve indicare la data entro la quale deve essere effettuato il successivo controllo tecnico. Gli Stati membri devono fornire alla Commissione una descrizione degli attestati antecedenti al 20 maggio 2018.

Se il veicolo in questione si trova in una categoria di veicoli di piccole dimensioni soggetti a immatricolazione nello Stato membro in cui è entrato in circolazione, tale Stato membro può esigere che il certificato di buon esito dell'ispezione sia visibilmente esposto su tale veicolo.

Ai fini della libera circolazione, ogni Stato membro riconosce il certificato rilasciato da un centro di ispezione o dall'Autorità competente di un altro Stato membro conformemente al paragrafo 1.

DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE

Impianti e apparecchiature di controllo (Art. 11)

1. Gli Stati membri garantiscono che le strutture e le attrezzature utilizzate per effettuare i controlli tecnici siano conformi ai requisiti tecnici minimi di cui all'Allegato III.
2. Gli Stati membri provvedono affinché i centri di controllo o, se del caso, l'Autorità competente mantengano gli impianti e le apparecchiature di controllo conformi alle specifiche fornite dai fabbricanti.
3. L'attrezzatura utilizzata per le misurazioni deve essere periodicamente tarata secondo le disposizioni dell'Allegato III e sottoposta a prova secondo le specifiche fornite dallo Stato membro o dal fabbricante dell'attrezzatura.

Centri di ispezione (Art. 12)

1. I centri di prova in cui gli ispettori effettuano i controlli tecnici devono essere approvati da uno Stato membro o dalla sua Autorità competente.
2. Per soddisfare i requisiti minimi in termini di gestione della qualità, i centri di prova devono soddisfare i requisiti stabiliti dallo Stato membro che rilascia il riconoscimento. I centri di ispezione garantiscono l'obiettività e l'alta qualità dei controlli tecnici.

Ispettori (Art. 13)

1. Gli Stati membri garantiscono che i controlli tecnici siano effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione di cui all'Allegato IV. Gli Stati membri possono introdurre ulteriori requisiti specifici di competenza e formazione.
2. Le autorità competenti o, se del caso, i centri di formazione riconosciuti rilasciano un certificato agli ispettori che soddisfano gli standard minimi di competenza e formazione. Questo certificato deve includere almeno le informazioni di cui all'Allegato IV, punto 3.
3. Gli ispettori impiegati o autorizzati dalle autorità competenti degli Stati membri o da un centro di controllo il 20 maggio 2018 sono esentati dai requisiti di cui al punto 1 dell'Allegato IV.
4. Nell'effettuare i controlli tecnici, l'ispettore è esente da qualsiasi conflitto di interessi al fine di garantire allo Stato membro e all'Autorità competente interessata che sia mantenuto un elevato livello di imparzialità e obiettività. La persona che presenta il veicolo per l'ispezione deve essere informata dei rischi associati al veicolo al fine della correzione. I risultati del controllo tecnico possono essere modificati, se del caso, solo dall'organismo di controllo o secondo una procedura stabilita dall'autorità competente, se i risultati del controllo tecnico sono palesemente errati.

Supervisione dei centri di controllo (Art. 14)

Gli Stati membri vigilano sui centri di controllo. Un organismo di controllo svolge almeno i compiti di cui all'Allegato V, punto 1, e soddisfa i requisiti di cui ai punti 2 e 3 di tale Allegato.

Gli Stati membri mettono a disposizione del pubblico le norme e le procedure relative all'organizzazione, ai compiti e ai requisiti, compresa l'indipendenza, applicabili al personale degli organi di controllo.

I centri di controllo gestiti direttamente da un'autorità competente sono esentati dai requisiti di approvazione e supervisione se l'organismo di vigilanza fa parte dell'Autorità competente.

I requisiti di cui ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo possono essere considerati soddisfatti dagli Stati membri che richiedono che i centri di controllo siano accreditati conformemente al Regolamento (CE) n. 765/2008.

Cooperazione amministrativa fra gli Stati Membri (Art. 15)

Stati membri e la Commissione riguardo all'applicazione della presente Direttiva: gli Stati membri designano un punto di contatto nazionale responsabile dello scambio di informazioni con gli altri Stati membri. Gli Stati membri trasmettono i nomi e le coordinate di contatto del loro punto di contatto nazionale alla Commissione entro il 20 maggio 2015 e informano immediatamente in caso di eventuali modifiche. La Commissione redige un elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.

- **Direttiva UE - 2014/47/UE sul controllo tecnico su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione che abroga la Direttiva 2000/30/CE**

Il controllo tecnico su strada dei veicoli appartiene ad un regime più ampio volto a garantire che i veicoli siano mantenuti in condizioni sicure e accettabili dal punto di vista ambientale durante l'uso. Questo regime dovrebbe includere controlli tecnici periodici dei veicoli e controlli tecnici su strada dei veicoli utilizzati per attività di trasporto commerciale su strada, nonché disposizioni sulla procedura di registrazione per consentire la sospensione del controllo tecnico del veicolo in caso di rischio immediato per la sicurezza stradale. Le ispezioni periodiche dovrebbero essere lo strumento principale per garantire la conformità. I controlli su strada dei veicoli commerciali

dovrebbero essere solo complementari ai controlli periodici. Nell'Unione Europea sono stati adottati numerosi standard tecnici e requisiti ambientali e di sicurezza dei veicoli. È necessario garantire, mediante un sistema di controlli tecnici su strada senza preavviso, che i veicoli continuino a soddisfare i requisiti di controllo tecnico.

I controlli tecnici su strada sono un elemento essenziale per ottenere un livello elevato e costante di controllo tecnico dei veicoli commerciali per tutta la loro vita utile. Non solo migliorano la sicurezza stradale e riducono le emissioni dei veicoli, ma aiutano anche ad evitare la concorrenza sleale nel trasporto su strada derivante dall'accettazione di diversi livelli di test negli Stati membri.

Il regolamento (CE) n. 1071/2009⁹⁵ del Parlamento europeo e del Consiglio ha istituito il registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU). Il registro consente l'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto in tutta l'Unione, fatto salvo il rispetto delle norme dell'Unione sulla protezione dei dati personali. L'uso di un tale sistema, gestito dall'Autorità competente di ciascuno Stato membro, facilita la cooperazione tra gli Stati membri.

La presente Direttiva dovrebbe applicarsi a determinati veicoli commerciali con una velocità massima superiore a 25 km/h appartenenti alle categorie definite nella Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Tuttavia, non dovrebbe impedire agli Stati membri di sottoporre i veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente Direttiva a controlli tecnici su strada o di controllare altri aspetti del trasporto su strada, in particolare quelli relativi al tempo di guida e di riposo o al trasporto di merci pericolose.

I trattori a ruote con una velocità massima superiore a 40 km/h sono sempre più utilizzati per sostituire i veicoli pesanti nelle attività di trasporto locale e per scopi di trasporto su strada. Il loro rischio potenziale è paragonabile a quello dei veicoli pesanti e i veicoli di questa categoria, utilizzati principalmente su strade pubbliche dovrebbero ricevere lo stesso trattamento dei veicoli pesanti per quanto riguarda i controlli tecnici.

Le relazioni sull'attuazione della Direttiva 2000/30/CE⁹⁶ del Parlamento europeo e del Consiglio mostrano chiaramente l'importanza dei controlli tecnici su strada. Le relazioni mostrano anche differenze molto significative tra i risultati delle ispezioni nei diversi Stati membri. Nel periodo tra il 2009 e il 2010, il tasso di rilevamento di alcune carenze variava dal 2,1% del numero totale di veicoli controllati in uno Stato membro al 48,3% in un altro. Per ottenere un approccio più equilibrato, gli Stati membri devono impegnarsi a svolgere un numero di controlli adeguato, proporzionato al numero di veicoli commerciali immatricolati e/o circolanti sul loro territorio.

I furgoni, come i veicoli N1, e i loro rimorchi non sono soggetti agli stessi requisiti di sicurezza stradale dell'UE dei veicoli pesanti, come i requisiti in materia di tempo di guida, la formazione di conducenti professionisti o l'installazione di limitatori di velocità. Sebbene non coperti dalla presente Direttiva, gli Stati membri dovrebbero tenere conto dei veicoli N1 nelle loro strategie generali di sicurezza stradale e nell'applicazione delle norme stradali.

Al fine di evitare oneri e costi amministrativi inutili e per migliorare l'efficienza delle ispezioni, le autorità nazionali competenti dovrebbero poter dare priorità alla selezione dei veicoli gestiti da imprese che non soddisfano le norme di sicurezza stradale e ambientali, mentre i veicoli

⁹⁵<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1071&from=EN>

⁹⁶<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32000L0030&from=EN>

gestiti da operatori responsabili dovrebbero essere controllati meno frequentemente. La selezione dei veicoli per il controllo stradale sulla base del profilo di rischio degli operatori potrebbe essere un criterio utile per monitorare più da vicino e con maggiore frequenza.

Articolo 2 Campo di applicazione

La presente Direttiva si applica ai veicoli commerciali con una velocità superiore a 25 km/h e più precisamente alle categorie definite nella Direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e nella Direttiva 2007/46/CE:

- a. Autoveicoli progettati e costruiti principalmente per il trasporto di passeggeri e dei loro bagagli e comprendenti più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente - veicoli delle categorie M2 e M3;
- b. Autoveicoli progettati e costruiti principalmente per il trasporto di merci e aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate - veicoli delle categorie N2 e N3;
- c. Rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o per l'alloggio di passeggeri e aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate - veicoli delle categorie O3 e O4;
- d. Trattori gommati della categoria T5 utilizzati principalmente su strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci con una velocità massima superiore a 40 km/h.

La presente Direttiva non pregiudica il diritto degli Stati membri di effettuare controlli tecnici su strada di veicoli non contemplati dalla presente Direttiva, come i veicoli commerciali leggeri con una massa massima non superiore a 3,5 tonnellate della categoria N 1, e di controllare altri aspetti dei trasporti e della sicurezza stradale, o di effettuare ispezioni in luoghi diversi dalle strade pubbliche. Nessuna disposizione della presente Direttiva impedisce a uno Stato membro di limitare l'uso di un particolare tipo di veicolo a determinate parti della sua rete stradale per motivi di sicurezza stradale.

Definizioni (art. 3)

Ai fini della presente Direttiva:

1. "Veicolo" indica qualsiasi veicolo a motore, ad eccezione di un veicolo che circola su rotaie e dei rimorchi;
2. "Veicolo a motore", qualsiasi veicolo semovente a ruote azionato da un motore con una velocità massima superiore a 25 km/h;
3. "Rimorchio" indica qualsiasi veicolo a ruote non semovente progettato e costruito per essere trainato da un veicolo a motore;
4. "Semirimorchio" indica qualsiasi rimorchio progettato per essere agganciato a un autoveicolo in modo tale che una parte di esso poggi sull'autoveicolo e una parte sostanziale della sua massa e della massa del suo carico sia sopportata dal motore veicolo;
5. "Carico" indica tutte le merci normalmente collocate in o sulla parte di un veicolo progettato per trasportare un carico e che non sono fissate in modo permanente al veicolo, compresi gli oggetti in contenitori come gabbie e casse mobile che sono trasportati da veicoli;
6. "Veicolo commerciale" indica un veicolo a motore e il suo rimorchio o semirimorchio utilizzato principalmente per il trasporto di merci o passeggeri a fini commerciali, come il trasporto per conto terzi o per conto proprio, o per altri scopi professionali;

7. "Veicolo immatricolato in uno Stato membro", un veicolo immatricolato o messo in circolazione in uno Stato membro;
8. "Titolare di una carta di circolazione", la persona fisica o giuridica a nome della quale il veicolo è immatricolato;
9. "Impresa": un'impresa ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1071/2009;
10. "Controllo tecnico su strada": un controllo tecnico su strada di un veicolo commerciale effettuato senza preavviso dalle Autorità competenti di uno Stato membro o sotto la loro diretta supervisione;
11. "Strada pubblica", una strada di uso pubblico, come strade locali, regionali o nazionali, autostrade o autostrade;
12. "Controllo tecnico": un'ispezione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 9, della Direttiva 2014/45/UE;
13. "Certificato di controllo tecnico", un rapporto di controllo tecnico rilasciato dall'Autorità competente o da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;
14. "Autorità competente": un'autorità o un ente pubblico a cui lo Stato membro conferisce la responsabilità della gestione del sistema di controlli tecnici su strada, compresa, se del caso, l'esecuzione di controlli tecnici su strada;
15. "Ispettore": una persona autorizzata da uno Stato membro o dalla sua Autorità competente a eseguire controlli tecnici su strada iniziali e/o più dettagliati;
16. "Carenze" indica difetti tecnici e altri tipi di non conformità riscontrati durante un controllo tecnico su strada;
17. "Controllo su strada concertato": un controllo tecnico su strada effettuato congiuntamente dalle autorità competenti di due o più Stati membri;
18. "Operatore" indica la persona fisica o giuridica che utilizza il veicolo in qualità di proprietario o che è autorizzata dal proprietario a utilizzare il veicolo;
19. "Unità mobile di prova", un sistema trasportabile di apparecchiature di prova necessarie per eseguire controlli tecnici su strada estesi e che impiega ispettori competenti per eseguire controlli tecnici su strada estesi;
20. "Impianto dedicato per i controlli su strada", un'area designata allo scopo di eseguire i controlli tecnici su strada iniziali e/o più estesi, che può anche essere dotata di apparecchiature di prova installate in modo permanente.

CAPITOLO II SISTEMA DI ISPEZIONE TECNICA SU STRADA E OBBLIGHI GENERALI

Il sistema dei controlli tecnici su strada comprende i controlli tecnici su strada iniziali di cui all'articolo 10(1) e i controlli tecnici su strada più estesi di cui all'articolo 10(2).

Responsabilità (Art. 7)

Gli Stati membri dovrebbero prescrivere la tenuta a bordo del certificato di controllo tecnico relativamente all'ultimo controllo tecnico periodico o di una sua copia o, nel caso di certificato di controllo tecnico elettronico, di una copia cartacea autenticata o della copia cartacea originale di tale certificato nonché, se disponibile, il verbale del controllo tecnico più recente. Gli Stati membri possono autorizzare le proprie Autorità ad accettare prove elettroniche di tali ispezioni qualora tali informazioni siano accessibili.

Gli Stati membri impongono alle imprese e ai conducenti di un veicolo sottoposto a un controllo tecnico su strada di cooperare con gli ispettori e di consentire l'accesso al veicolo, alle sue parti e a tutta la documentazione pertinente all'ispezione.

Gli Stati membri provvedono affinché le responsabilità delle imprese per la manutenzione dei loro veicoli in condizioni di sicurezza e conformità siano definite fatte salve le responsabilità del conducente di tali veicoli.

CAPITOLO III PROCEDURE DI ISPEZIONE

Selezione dei veicoli per I controlli tecnici iniziali (Art.9)

Nell'identificare i veicoli per un controllo tecnico su strada iniziale, gli ispettori possono dare la priorità alla selezione dei veicoli utilizzati da imprese con un profilo ad alto rischio ai sensi della Direttiva 2006/22/CE⁹⁷. I veicoli possono anche essere selezionati a caso per l'ispezione o se si sospetta che presentino un rischio per la sicurezza stradale o per l'ambiente.

Contenuto e modalità dei controlli tecnici su strada (Art. 10)

Gli Stati membri provvedono affinché i veicoli selezionati a norma dell'Articolo 9 siano sottoposti a un controllo tecnico su strada iniziale.

Ad ogni controllo tecnico su strada iniziale effettuato su un veicolo, l'ispettore:

- a. Controlla l'ultimo certificato di controllo tecnico e l'ultimo rapporto di controllo tecnico su strada, se disponibile, tenuto a bordo, o gli attestati elettronici pertinenti ai sensi dell'Articolo 7, paragrafo 1;
- b. Effettua una valutazione visiva delle condizioni tecniche del veicolo;
- c. Può effettuare una valutazione visiva del fissaggio del carico del veicolo ai sensi dell'Articolo 13;
- d. Può effettuare controlli tecnici con qualsiasi metodo ritenuto appropriato. Tali controlli tecnici possono essere effettuati per motivare la decisione di sottoporre il veicolo a un controllo tecnico su strada più dettagliato o per chiedere che le carenze siano corrette senza indugio a norma dell'Articolo 14, paragrafo 1.

L'ispettore verifica che tutte le carenze segnalate nel precedente rapporto di controllo su strada siano state corrette.

- Sulla base del risultato del controllo iniziale, l'ispettore decide se il veicolo o il suo rimorchio debba essere sottoposto a un controllo su strada più approfondito;
- Un controllo tecnico su strada più dettagliato copre gli elementi elencati nell'Allegato II che sono considerati necessari e pertinenti, tenendo conto in particolare della sicurezza di freni, pneumatici, ruote e telaio, di eventuali effetti negative e dei metodi raccomandati per il controllo di questi elementi;
- Se il certificato di riesame o un rapporto di controllo su strada mostra che uno qualsiasi degli elementi elencati nell'Allegato II è stato controllato nei tre mesi precedenti, l'ispettore non lo controlla a meno che non sia motivato a farlo da un'evidente carenza.

Apparecchiature di controllo (Art. 11)

1. Un controllo tecnico su strada più approfondito è effettuato per mezzo di un'unità mobile di controllo su strada o di un'apposita struttura per i controlli su strada o in un centro di controllo tecnico conformemente alla Direttiva 2014/45/UE⁹⁸;

⁹⁷<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0022&from=EN>

⁹⁸<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=IT>

2. Qualora debbano essere effettuati controlli più approfonditi presso un centro di controllo su strada o un centro di controllo su strada dedicato, essi devono essere effettuati quanto prima presso il centro o impianto disponibile più vicino;
3. Le unità mobili di ispezione e le strutture dedicate ai controlli su strada devono disporre di attrezzature adeguate per eseguire un controllo tecnico su strada più approfondito, comprese le attrezzature necessarie per valutare le condizioni e le prestazioni dei freni, dello sterzo, delle sospensioni e dei guasti del veicolo, come prescritto. Se le unità mobili di ispezione o le strutture per i controlli non dispongono delle attrezzature necessarie per controllare un elemento identificato durante l'ispezione iniziale, il veicolo viene indirizzato a un centro o impianto di ispezione dove può essere effettuato un controllo approfondito dell'articolo.

Valutazione delle carenze (Art. 12)

1. Per ogni elemento da controllare, l'Allegato II indica il loro livello di gravità e fornisce un elenco di possibili precauzioni da utilizzare durante i controlli tecnici su strada.
2. Le carenze rilevate durante i controlli tecnici su strada sono classificate in uno dei seguenti gruppi:
 - a. Carenze minori che non incidono in modo significativo sulla sicurezza del veicolo o sull'ambiente e altri casi minori di non conformità;
 - b. Carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o incidere sull'ambiente o mettere in pericolo la sicurezza degli altri utenti della strada e altri casi più significativi di non conformità;
 - c. Carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale o hanno un impatto sull'ambiente.
3. Un veicolo con carenze che rientrano in più di un gruppo di carenze di cui al paragrafo 2 è classificato nel gruppo corrispondente alla carenza più grave. Un veicolo con più carenze relative alle stesse aree di controllo tecnico definite al punto 1 dell'Allegato II può essere inserito nel gruppo di carenze immediatamente superiore se si ritiene che l'effetto combinato di tali carenze comporti un rischio maggiore per la sicurezza stradale.

Controllo della messa in sicurezza del carico (Art. 13)

Durante un controllo su strada, un veicolo può essere soggetto a un'ispezione della fissazione del suo carico in conformità all'Allegato III, per garantire che il carico sia fissato in modo tale da non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, la proprietà o l'ambiente. Possono essere effettuati controlli per garantire il corretto funzionamento del veicolo durante tutte le fasi, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di partenza in salita.

- I carichi possono subire solo lievi variazioni di posizione l'uno rispetto all'altro e rispetto alle pareti e alle superfici del veicolo, ma
 - I carichi non possono fuoriuscire dal vano merci o spostarsi al di fuori dell'area di carico.
1. Fatti salvi i requisiti applicabili al trasporto di alcune categorie di merci come quelle contemplate dall'accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), la fissazione del carico e il controllo della fissazione del carico può essere effettuato in conformità ai principi e, se del caso, alle regole di cui all'Allegato III, sezione

1. Può essere utilizzata l'ultima versione delle norme di cui all'Allegato III, sezione I, punto 5;
2. Le procedure concernenti le conseguenze di cui all'Articolo 14 possono essere applicate anche in caso di carenze gravi o pericolose nel fissaggio del carico;
3. Gli Stati membri provvedono affinché il personale coinvolto nel controllo della fissazione del carico riceva una formazione adeguata a tal fine.

Follow-up in caso di carenze gravi o pericolose (Art. 14)

1. Fatto salvo l'Articolo 14, paragrafo 3, gli Stati membri provvedono affinché le carenze gravi riscontrate durante un'ispezione iniziale o un'ispezione più approfondita siano corrette prima che il veicolo sia rimesso in servizio sulla rete stradale pubblica;
2. L'ispettore può decidere di sottoporre il veicolo a un controllo tecnico completo entro un determinato periodo se il veicolo è immatricolato nello Stato membro in cui ha avuto luogo il controllo tecnico. Se il veicolo è immatricolato in un altro Stato membro, l'Autorità competente di tale Stato membro può chiedere, tramite i punti di contatto di cui all'Articolo 17, di effettuare un nuovo controllo tecnico del veicolo secondo la procedura di cui all'Articolo 18, paragrafo 2. Qualora vengano rilevate carenze gravi o pericolose su un veicolo immatricolato al di fuori dell'Unione Europea, gli Stati membri possono decidere di informare l'Autorità competente del paese di immatricolazione del veicolo;
3. In caso di carenze che richiedono una rettifica immediata o rapida a causa di un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale, lo Stato membro o l'Autorità competente interessata prescrive che l'uso del veicolo sia limitato o vietato fino a quando tali carenze non siano state rettificate. Il veicolo in questione può essere autorizzato a recarsi presso una delle officine più vicine dove tali carenze possono essere eliminate, a condizione che le carenze pericolose in questione siano state rettificate in modo tale da consentire al veicolo di recarsi a tale officina senza rischio immediato per la sicurezza dei suoi occupanti o di altri utenti della strada. In caso di carenze che non richiedono una rettifica immediata, lo Stato membro o l'Autorità competente interessata può decidere a quali condizioni e per quale periodo di tempo ragionevole il veicolo può essere utilizzato prima che la carenza sia corretta.

Se il veicolo non può essere riparato per raggiungere l'officina, può essere portato in un luogo disponibile dove può essere riparato.

Diritti di controllo (Art. 15)

Qualora si riscontrino carenze a seguito di un'ispezione più approfondita, gli Stati membri possono addebitare una tariffa ragionevole e proporzionata per un importo commisurato al costo di esecuzione dell'ispezione.

Rapporto di ispezione e banca dati dei controlli tecnici su strada (Art. 16)

1. Le seguenti informazioni devono essere comunicate all'Autorità competente per ogni controllo tecnico su strada iniziale effettuato:
 - a. Paese di immatricolazione del veicolo;
 - b. Categoria del veicolo;
 - c. Il risultato del primo controllo tecnico su strada.

Al termine di un'ispezione più dettagliata, l'ispettore redige un rapporto conformemente all' Allegato IV. Gli Stati membri garantiscono che il conducente del veicolo riceva una copia del rapporto di ispezione.

L'ispettore informa l'Autorità competente dei risultati del controllo su strada più approfondito entro un termine ragionevole dopo il controllo in questione. L'autorità competente conserva queste informazioni in conformità con la legislazione applicabile in materia di protezione dei dati per almeno 36 mesi dalla data di ricezione.

CAPITOLO IV COOPERAZIONE E SCAMBIO DI INFORMAZIONI

Designazione di un punto di contatto (Art. 17)

Gli Stati Membri designano un punto di contatto per:

- Garantire il coordinamento con i punti di contatto designati dagli altri Stati membri per quanto riguarda le azioni intraprese ai sensi dell'Articolo 18;
- Trasmettere alla Commissione i dati di cui all'articolo 20;
- Garantire, se del caso, qualsiasi altro scambio di informazioni e l'assistenza ai punti di contatto degli altri Stati membri.

Cooperazione fra Stati Membri (Art. 18)

1. Se in un veicolo non immatricolato nello Stato membro in cui ha luogo il controllo vengono rilevate carenze o carenze gravi o pericolose che comportano la limitazione o il divieto di utilizzo del veicolo, il punto di contatto ne informa circa i risultati del controllo il punto di contatto dove il veicolo è registrato. Tale notifica deve contenere gli elementi del rapporto di controllo su strada di cui all'Allegato IV e deve essere comunicata preferibilmente tramite i registri elettronici nazionali di cui all'Articolo 16 del Regolamento (CE) N. 1071/2009⁹⁹. La Commissione adotta norme dettagliate sulle procedure per la notifica dei veicoli con carenze gravi o pericolose al punto di contatto dello Stato membro di immatricolazione secondo la procedura di esame di cui all'Articolo 23, paragrafo 2;
2. Qualora si riscontrino carenze gravi o pericolose in un veicolo, il punto di contatto dello Stato membro in cui il veicolo è stato controllato può chiedere all'Autorità competente dello Stato membro di immatricolazione del veicolo, tramite il punto di contatto di quest'ultimo, per adottare misure adeguate, come sottoporre il veicolo a un ulteriore controllo tecnico ai sensi dell'Articolo 14.

Controlli tecnici concertati su strada (Art. 19)

Su base annuale, gli Stati membri effettuano regolarmente controlli **su strada** concertati. Gli Stati membri possono combinare queste attività con quelle di cui all'Articolo 5 della Direttiva 2006/22/CE.

ALLEGATO I Direttiva 2014/47/UE (elementi del sistema di classificazione dei rischi)

ALLEGATO II Direttiva 2014/47/UE

ALLEGATO III Direttiva 2014/47/UE

⁹⁹<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1071&from=EN>

ALLEGATO IV Direttiva 2014/47/UE**ALLEGATO V Direttiva 2014/47/UE**

- **Controlli sui prodotti che entrano nel mercato comunitario da paesi non Schengen (UE)**

Dall'implementazione del mercato unico nel 1968, gli organismi di cooperazione europea (CEE, CE, UE) hanno rimosso le barriere alla commercializzazione delle merci tra gli Stati membri comunitari. In precedenza è stato spiegato in generale come dovrebbero funzionare i Paesi dell'UE per assicurare un corretto scambio di merci tra i paesi dell'UE. Una questione particolare è relativa alle merci provenienti da paesi extra UE (al di fuori del mercato unico e dell'area Schengen) e da veicoli non immatricolati in uno degli Stati membri dell'UE. Questo onere è particolarmente rilevante per i Paesi che confinano con paesi non UE. La normativa adottata dall'Unione Europea prevede che gli Stati membri adottino misure per salvaguardare il mercato unico e in particolare per controllare le merci che arrivano dalle frontiere esterne dell'Unione. Il seguente Regolamento 765/2008¹⁰⁰, art. 27/28/29, spiega le responsabilità e i controlli che i Paesi dell'UE devono applicare quando le merci arrivano da fuori dell'UE.

Tuttavia, è importante comprendere la disposizione generale emanata dall'UE riguardo all'ingresso di merci trasportate con autocarri pesanti nel mercato unico dell'UE. Allo stesso tempo, è importante capire che queste sono le regole che ogni Stato membro dell'UE applica (normative, controlli, sanzioni) nella routine quotidiana del commercio (transnazionale incluso).

La già citata Direttiva 96/53/CE¹⁰¹ del 25 luglio 1996 stabilisce i pesi e le dimensioni massime autorizzate per il traffico nazionale e internazionale. Questo è il testo di riferimento per le norme dimensionali che si applicano nell'Unione a tutti gli automezzi pesanti che viaggiano tra gli Stati membri. Tuttavia, l'Articolo 4 di tale Direttiva concede alcune deroghe nazionali: gli Stati membri possono consentire ai veicoli che superano i limiti di cui all'allegato della Direttiva (18,75 me 40 t) operazioni di trasporto che non incidono in modo sensibile sulla concorrenza internazionale nel settore dei trasporti (come, ad esempio, operazioni di disboscamento e silvicoltura). Gli Stati membri devono trasmettere le misure adottate alla Commissione, che poi stabilisce le deroghe.

La Direttiva è integrata e modificata dalla Direttiva 97/27/CE¹⁰² del 22 luglio 1997 (successivamente abrogata dal Regolamento (CE) N. 661/2009¹⁰³ del 13 luglio 2009) e dalla Direttiva 2002/7/CE del 18 febbraio 2002, che mira a armonizzare le norme sulle dimensioni di autobus e pullman per consentire la libera circolazione all'interno dell'Unione e, in particolare, per garantire che i trasporti di cabotaggio per il trasporto di passeggeri funzionino in modo efficiente.

La direttiva (UE) 2015/719 del 29 aprile 2015, ha modificato la direttiva 96/53/CE e ha stabilito, per alcuni veicoli stradali che circolano nell'Unione, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale.

La Direttiva 96/53/CE del 25 luglio 1996 che stabilisce le dimensioni e i pesi massimi autorizzati per il traffico nazionale e internazionale è il testo di riferimento per le norme dimensionali che nell'Unione si applicano a tutti gli automezzi pesanti circolanti tra gli Stati membri. Tuttavia, l'Articolo 4 di tale Direttiva concede alcune deroghe nazionali: gli Stati membri possono consentire ai veicoli che superano i limiti di cui all'allegato della Direttiva (18,75 me 40 t) per operazioni

¹⁰⁰<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0765&from=IT>

¹⁰¹<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996L0053&from=en>

¹⁰²<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997L0027&from=en>

¹⁰³<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0661&from=IT>

di trasporto che non incidono in modo sensibile sulla concorrenza internazionale nel settore dei trasporti (come, ad esempio, operazioni di disboscamento e silvicoltura). Gli Stati membri devono trasmettere le misure adottate alla Commissione, la quale stabilisce le deroghe.

La Direttiva (UE) 2015/719¹⁰⁴ del 29 aprile 2015, ha modificato la Direttiva 96/53/CE e ha stabilito, per alcuni veicoli stradali circolanti nell'Unione, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale ed i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale.

La Direttiva è integrata e modificata dalla Direttiva 97/27/CE del 22 luglio 1997 (successivamente abrogata dal regolamento (CE) n. 661/2009 del 13 luglio 2009) e dalla direttiva 2002/7/CE¹⁰⁵ del 18 febbraio 2002, che mira ad armonizzare le norme sulle dimensioni di autobus e pullman per consentire la libera circolazione all'interno dell'Unione e, in particolare, per garantire che i trasporti di cabotaggio per il trasporto di passeggeri siano stati efficienti.

Tuttavia, l'azione dell'Unione Europea non si è fermata alla definizione di indicatori da rispettare per gli autocarri pesanti, o per le aziende che trasportano merci pesanti. L'Unione ha anche cercato di garantire la sicurezza dei trasporti, e non solo la sicurezza dei conducenti, nonché la sicurezza delle merci trasportate. Per questo l'UE, con la sua azione legislativa, ha cercato di armonizzare anche la materia dei controlli.

In questo caso specifico è fondamentale sottolineare il Regolamento generale che l'UE ha emanato in merito al controllo dei carichi che entrano nel mercato comune europeo da Stati extra-UE.

- **Regolamento (UE) 2019/1020 - Sulla sorveglianza del mercato e conformità del prodotto**

Le autorità europee hanno sempre attribuito particolare importanza ai prodotti che entrano nei confini dell'UE. Il Regolamento 1020/2019 è l'ultima, e quindi attuale, normativa che disciplina la conformità dei beni che possono entrare nel mercato unico dell'UE. Le non conformità sono alla base dei controlli che vengono poi effettuati dai singoli Stati dell'UE. Di seguito sono riportate le principali normative implementate dall'UE, che sono di particolare rilevanza per gli obiettivi del progetto FORTIS.

- Controlli sui prodotti che entrano nel mercato dell'Unione (Art. 24)

Gli Stati membri designano le autorità doganali, una o più autorità di vigilanza del mercato o qualsiasi altra autorità nei rispettivi territori quali autorità responsabili del controllo dei prodotti che entrano nel mercato dell'Unione. Ciascuno Stato membro informa la Commissione e gli altri Stati membri delle autorità designate, conformemente al primo comma, e le rispettive aree di competenza mediante il sistema di informazione e comunicazione di cui all'Articolo 34. Le autorità designate in conformità con il paragrafo 1 dispone dei poteri e delle risorse necessari per svolgere adeguatamente i compiti di cui a tale paragrafo. I prodotti soggetti al diritto dell'Unione che devono essere vincolati al regime doganale di "immissione in libera pratica" sono soggetti ai controlli effettuati dalle autorità designate ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo. Le autorità effettuano tali controlli sulla base di un'analisi dei rischi conformemente agli articoli 46 e 47 del regolamento (UE) n. 952/2013 e, se del caso, sulla base dell'approccio basato sul rischio di cui al secondo comma dell'articolo 11, paragrafo 3, del presente Regolamento. Le informazioni relative al rischio vengono scambiate tra le autorità designate ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo conformemente all'articolo 47, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 952/2013 e

¹⁰⁴<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0719&from=IT>

¹⁰⁵<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0007&from=IT>

le autorità doganali conformemente all'articolo 46, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 952/2013.

Se le autorità doganali al primo punto di entrata hanno motivo di ritenere che i prodotti soggetti al diritto dell'Unione posti in custodia temporanea o sottoposti a un regime doganale diverso dalla "immissione in libera pratica" non siano conformi al diritto dell'Unione applicabile o presentino un rischio, trasmettono tutte le informazioni utili all'ufficio doganale di destinazione competente. Le autorità di vigilanza del mercato forniscono alle autorità designate a norma del paragrafo 1 informazioni sulle categorie di prodotti o sull'identità degli operatori economici a maggior rischio di non conformità.

Entro il 31 marzo di ogni anno gli Stati membri forniscono alla Commissione dati statistici dettagliati sui controlli effettuati nell'anno civile precedente dalle autorità designate a norma del paragrafo 1 in relazione ai prodotti soggetti alla legislazione dell'Unione. I dati statistici coprono il numero di interventi nel contesto dei controlli su tali prodotti, in relazione alla sicurezza e alla conformità del prodotto.

Entro il 30 giugno di ogni anno, la Commissione elabora una relazione contenente le informazioni fornite dagli Stati membri per l'anno civile precedente e un'analisi dei dati forniti. La relazione è pubblicata nel sistema di informazione e comunicazione di cui all'Articolo 34. Qualora la Commissione si accorga che i prodotti soggetti al diritto dell'Unione importati da un paese terzo presentano un rischio grave, raccomanda allo Stato membro interessato di adottare misure di sorveglianza.

La Commissione, previa consultazione della rete, può adottare atti di esecuzione che stabiliscano parametri di riferimento e tecniche di controllo sulla base di un'analisi dei rischi comune a livello di Unione, al fine di garantire un'applicazione coerente del diritto dell'Unione e di rafforzare i controlli sui prodotti che entrano nel mercato per garantire un livello efficace e uniforme di tali controlli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'Articolo 43, paragrafo 2.

La Commissione può adottare inoltre atti di esecuzione che specificano ulteriormente i dati da trasmettere conformemente al paragrafo 6 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'Articolo 43, paragrafo 2.

Sospensione del rilascio per la libera circolazione ¹⁰⁶ (Art. 25)

Le autorità designate a norma dell'Articolo 25, paragrafo 1, sospendono l'immissione in libera pratica di un prodotto se, durante lo svolgimento dei controlli a norma dell'Articolo 25, paragrafo 3, si accerta che:

1. Il prodotto non è accompagnato dalla documentazione richiesta dal diritto dell'Unione per essere applicabile ad esso o sussiste un ragionevole dubbio circa l'autenticità, l'accuratezza o la completezza di tale documentazione;
2. Il prodotto non è contrassegnato o etichettato conformemente al diritto dell'Unione eventualmente applicabile;
3. Il prodotto reca la marcatura CE o altra marcatura prescritta dalla normativa dell'Unione applicabile apposta in modo falso o fuorviante;
4. Il nome, la denominazione commerciale registrata o il marchio registrato e le coordinate di contatto, compreso l'indirizzo postale, di un operatore economico che svolge compiti

¹⁰⁶ <https://www.adm.gov.it/portale/-/ii-sospensione>

relativi al prodotto soggetto alla normativa di armonizzazione dell'Unione non sono indicati o identificabili a norma dell'Articolo 4;

Per qualsiasi altro motivo, qualora vi sia motivo di ritenere che il prodotto non sia conforme al diritto dell'Unione ad esso applicabile o che presenti un grave rischio per la salute, la sicurezza, l'ambiente o qualsiasi altro interesse pubblico a cui si fa riferimento all'Articolo 1. Le autorità designate ai sensi dell'Articolo 25, paragrafo 1, informano immediatamente le autorità di vigilanza del mercato di qualsiasi sospensione dell'immissione in libera pratica di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Qualora le autorità di vigilanza del mercato abbiano fondati motivi di ritenere che un prodotto non sia conforme al diritto dell'Unione ad esso applicabile o presenti un rischio grave, chiedono alle autorità designate a norma dell'Articolo 25, paragrafo 1, di sospendere la procedura per la sua immissione in libera pratica.

5. Le comunicazioni ai sensi del paragrafo 2 e le richieste ai sensi del paragrafo 3 del presente articolo possono essere effettuate tramite il sistema di informazione e comunicazione di cui all'Articolo 34, compreso l'uso di interfacce elettroniche tra tale sistema e i sistemi utilizzati dalle Autorità doganali, laddove possibile.

Rilascio per la circolazione¹⁰⁷ (Art. 27)

Un prodotto la cui immissione è stata sospesa ai sensi dell'Articolo 26, è immesso in libera pratica quando tutti gli altri requisiti e formalità relativi a tale rilascio sono soddisfatti e una delle seguenti condizioni è soddisfatta: (a) entro quattro giorni lavorativi dalla sospensione, le autorità di vigilanza del mercato non hanno chiesto alle autorità designate ai sensi dell'Articolo 25, paragrafo 1, di mantenere la sospensione; b) le Autorità di vigilanza del mercato hanno comunicato alle Autorità designate a norma dell'articolo 25, paragrafo 1, la loro approvazione dell'immissione in libera pratica. L'immissione in libera pratica non è considerata una prova del rispetto del diritto dell'Unione.

Rifiuto del rilascio per la libera circolazione (Art. 28)

Se le autorità di vigilanza del mercato concludono che un prodotto presenta un rischio grave, adottano misure per vietare l'immissione sul mercato di tale prodotto e ordinano alle autorità designate a norma dell'Articolo 25, paragrafo 1, di non immetterlo in libera pratica. Richiedono inoltre a tali autorità di inserire la seguente dicitura nel sistema informatico doganale e, se del caso, nella fattura commerciale che accompagna il prodotto e in qualsiasi altro documento di accompagnamento pertinente: "Prodotto non conforme - immissione in libera pratica non autorizzata - Regolamento (UE) 2019/1020 ". Le autorità di vigilanza del mercato inseriscono immediatamente queste informazioni nel sistema di informazione e comunicazione di cui all' Articolo 34. Se il prodotto di cui al paragrafo 1 o 2 è successivamente dichiarato per un regime benefico diverso dall'immissione in libera pratica, e fornito che le autorità di vigilanza del mercato non si oppongano, le specializzazioni di cui ai paragrafi 1 o 2 sono incluse anche, alle stesse condizioni stabilite nei rispettivi paragrafi, nei documenti utilizzati in relazione a tale regime. Se lo ritengono necessario e proporzionato, le autorità designate ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 1, possono distruggere o altrimenti rendere inutilizzabile un prodotto che presenta un rischio per la salute e la sicurezza degli utenti finali. I costi di tale misura sono a carico della persona fisica o giuridica che ha dichiarato il prodotto in libera pratica. Gli articoli 197 e 198 del regolamento (UE) n. 952/2013¹⁰⁸ vengono conseguentemente applicate.

Il precedente è il regolamento definito e implementato dall'UE. Di seguito sono definite le modalità tecniche e le ispezioni richieste dall'UE, da effettuarsi dagli Stati membri nazionali in virtù

¹⁰⁷ <https://www.adm.gov.it/portale/dogane/operatore/regimi-e-istituti-doganali/i-regimi-doganali/libera-pratica-1>

¹⁰⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&from=EN>

della loro appartenenza all'UE (Regolamenti → obbligatori e applicati direttamente nei Paesi dell'UE senza necessità di atti statali; Direttive → obbligatorie nei fini ma non nei mezzi).

1.6. Documentazione richiesta per il trasporto di beni nei Paesi dell'UE

Un problema particolare per il trasporto di merci potrebbe essere quello legato alla documentazione che ogni camion e conducente dovrebbe avere per entrare nel mercato unico europeo e di conseguenza nel territorio di uno degli Stati membri. Queste disposizioni devono essere rispettate in modo armonizzato da tutti i Paesi europei. Pertanto, contestualizzando queste normative con il progetto FORTIS, anche il traffico di merci tra Italia e Slovenia dovrebbe essere regolato in questo modo. Di seguito viene fornita una spiegazione in merito ai documenti detenuti dai conducenti (società trasportatrici di beni dall'esterno verso l'UE e/o intra-UE).

• Documentazione richiesta per il trasporto di beni nell'UE

1. Evidenza di un **contratto di trasporto** (impegno del vettore a trasportare determinate merci da un luogo a un altro, con tutte le relative responsabilità) che identifica il trasporto delle merci in questione e che viene riconosciuto come documento rappresentativo di tale società a livello nazionale e/o internazionale;
2. La **copia di ritorno del document di transito comunitario T1**¹⁰⁹, in copia autenticata, unitamente al certificato di arrivo dall'ufficio di destinazione, comprovante il trasporto al luogo di destinazione. Nel caso di operazioni nell'ambito della procedura NCTS, l'Autorità doganale competente ottiene una copia del documento da parte delle Autorità doganali del paese terzo;
3. Qualsiasi altro documento (diverso da quelli di cui all'Articolo 17, paragrafi 1 e 2):
 - **Comprovante il trasferimento della merce** e contenere gli elementi necessari per verificare il corretto completamento dell'operazione (quantità e descrizione della merce, identità del mezzo di trasporto, luogo e data di partenza e luogo di destinazione);
 - Richiesto dalla normativa nazionale sui trasporti e contenente gli elementi necessari per verificare il corretto completamento dell'operazione di trasporto (quantità e descrizione della merce, identità del mezzo di trasporto, luogo e data di partenza e luogo di destinazione).

• Documenti essenziali per il trasporto

Alcuni documenti sono essenziali in caso di controllo;

1. **CMR-Lettera di vettura internazionale**¹¹⁰ o documento considerato equivalente dalla legislazione nazionale dello Stato membro di esportazione. Vale a dire:
 - Documento di accompagnamento per il trasporto stradale¹¹¹;
 - FCR (certificate di presa in consegna)¹¹²;
 - FCA (certificato di trasporto)¹¹³;
 - Documento equivalente al CMR conforme ai requisiti della legge n. 47 (del 10.3.1965 DK);

¹⁰⁹<https://www.adm.gov.it/portale/documents/20182/3889586/Manuale+Transito+Parte+VI.pdf/26dce34f-8b34-4427-9fdb-e915ea134599>

¹¹⁰<https://www.edgectp.com/all/what-is-an-international-consignment-note-cmr/>

¹¹¹<https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupMeetingDoc&docid=15358>

¹¹²<https://intertradedynamics.com/fcr-forwarder-certificate-receipt/>

¹¹³<https://www.mglobale.it/altre-tematiche/tutte-le-news/fca-incoterms-2020-polizza-di-carico-marittima-e-pagamento-nolo-e-sosta.kl>

2. **TIR Carnet**¹¹⁴, speciale documento di garanzia a cui è vincolato il traffico internazionale di autotrasporto che consente ad un veicolo di giungere a destinazione in un Paese estero senza essere soggetto a visti doganali per ogni Paese attraversato;
3. Per il trasporto su strada, effettuato dal destinatario del rimborso o dall'acquirente:
 - Un certificato rilasciato dall'autotrasportatore attestante che la merce è stata trasportata nel camion della società (numero di immatricolazione del veicolo), a condizione che il numero di immatricolazione del veicolo compaia sul documento doganale che attesti l'uscita dal territorio doganale della Comunità;
 - Documento o autorizzazione previsti dalla legislazione nazionale dello Stato membro esportatore in materia di trasporto su autocarro.
4. **Dichiarazione doganale su modulo 302**¹¹⁵;
5. **Documento di transito T1** per spedizioni verso paesi EFTA (Islanda, Norvegia, Liechtenstein e Svizzera) e paesi ex Visegrad; in caso di operazione secondo la procedura NCTS, la dogana competente acquisirà una copia della stampa informatizzata attestante l'ap-puramento da parte dell'Autorità doganale del paese terzo. In caso di trasporto via terra con attraversamento di un tratto di mare con regolare traghetto, il documento idoneo a comprovare il trasporto è il CMR o altro documento di terra, da cui si può desumere la destinazione finale e le firme indicano l'esportatore, il trasportatore e il destinatario;
6. **Documentazioni FIATA** (polizza di carico della Federazione Internazionale delle Asso-ciazioni degli Spedizionieri)¹¹⁶;
7. **Polizza di carico trasporto combinato** (combiconbill, adottata da BIMCO nel gennaio 1971)¹¹⁷;
8. **Altre polizze di carico per il trasporto combinato** emesse da una compagnia di naviga-zione o da un gruppo di società (trasporto multimodale, regolamento della Camera di Commercio Internazionale);
9. Per il trasporto ferroviario:
 - **Lettera di vettura CIM e TIEX**¹¹⁸;
 - Bolla di consegna per trasporti di grandi container effettuati da società di trasporto per conto di imprese ferroviarie;
 - Lettera di vettura internazionale **SMGS**¹¹⁹;
10. Lettera di vettura per il trasporto combinato di pacchi (su rotaia o su strada, emessa da una filiale della Compagnia ferroviaria nei Paesi Bassi)¹²⁰;
11. Bolla di consegna (trasporti di grandi container effettuati da società di trasporto per conto di società ferroviarie).

¹¹⁴<https://www.adm.gov.it/portale/dogane/operatore/regimi-e-istituti-doganali/carnet-tir>

¹¹⁵<https://www.adm.gov.it/portale/web/saisa/-/esemplare-3-a>

¹¹⁶https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/Diverses/FIATA_Documents_and_Forms.pdf

¹¹⁷https://so.camcom.it/sites/default/files/fileallegati/Trasporto_0.pdf

¹¹⁸<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/additional-customs-clearance-documents>

¹¹⁹<https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/wp5/GE2-wkshp1-CIT.pdf>

¹²⁰https://ptp.porttechnologylivorno.it/wp-content/uploads/2020/08/1.4-Sea-railCombinedTransport_Final_Version.pdf

12. Trasporto marittimo:

- Polizza di carico¹²¹;
- Polizza di carico diretta (porta a porta)¹²²;

13. Polizza di carico per il trasporto in container (polizza di carico completa)¹²³;

14. Ricevuta per pacco (polizza di carico, emessa dallo spedizioniere al posto di una polizza di carico classica)¹²⁴;

15. Lettera di vettura fluviale, polizza di carico fluviale, manifesto Rhine;

16. Bolla di trasporto aereo

17. Altri documenti riconosciuti

18. Documentazione FIATA (polizze di carico della federazione internazionale delle associazioni degli spedizionieri);

19. Polizze di carico di trasporto combinato (combiconbill);

20. Altre polizze di carico di trasporto combinato emesse da una compagnia di navigazione o da un gruppo di compagnie;

21. Documentazione TM-CCI (trasporto multimodale).

- **I seguenti documenti non sono considerati documenti di trasporto necessari**

1. Certificato di movimentazione EUR 1
2. Fattura di vettore, anche se vistata dall'ufficio doganale;
3. Certificato di spedizione;
4. Trasporto di container - Groupage.

Se un'azienda specializzata in groupage non fornisce al proprio cliente esportatore una copia della polizza di carico completa perché le merci di più esportatori sono state raggruppate nello stesso container, ma fornisce invece una forma abbreviata della polizza di carico, quella polizza di carico abbreviata, che generalmente non contiene tutti i dati necessari per identificare la merce, non può essere accettata come documento di trasporto, a meno che non contenga una specifica del carico. Non è necessario presentare alcun documento di trasporto quando l'ufficio doganale di uscita dal territorio della Comunità e l'ufficio doganale di importazione finale sono adiacenti, nel qual caso si considera che il documento di trasporto sia stato presentato.

➤ **Regolamento italiano sui veicoli per il trasporto commerciale**

¹²¹<https://www.mglobale.it/altre-tematiche/tutte-le-news/crediti-documentari-preparare-bill-of-lading.kl>

¹²²<https://howtoexportimport.com/Different-types-of-Bill-of-Lading-46.aspx>

¹²³<https://www.icecargo.com.au/bill-of-lading/>

¹²⁴<https://www.anderinger.com/glossary/parcel-receipt/>

Nel rispetto delle caratteristiche delle Direttive europee che impongono agli Stati membri dell'UE di raggiungere gli obiettivi della disposizione europea, con libertà nei mezzi per raggiungerla, l'Italia ha recepito le Direttive comunitarie nel codice legislativo nazionale rispettando le scadenze. Con queste azioni il Paese adatta la propria normativa riguardante il controllo del traffico merci e dei veicoli, armonizzando la propria legislazione con quella disposta dall'UE. Allo stesso tempo, l'Italia, come tutti gli Stati membri dell'UE, applica direttamente i Regolamenti e agisce rigorosamente in conformità con le decisioni/raccomandazioni delle istituzioni dell'UE. Grazie a questa linea di condotta legislativa, l'UE definisce un quadro normativo comune che consente agli Stati membri di superare eventuali differenze in materia di controlli, documenti necessari, disposizioni legislative. Questa uniformità è fondamentale per la prosperità del mercato unico dell'UE e facilita la vita quotidiana dei professionisti che ogni giorno devono far rispettare le disposizioni comunitarie.

➤ **Regolamento sloveno sui veicoli per il trasporto di merci**

Nel rispetto delle caratteristiche delle Direttive europee, che impongono agli Stati membri dell'UE di raggiungere gli obiettivi della disposizione europea, con libertà nei mezzi per raggiungerla, la Slovenia ha recepito le Direttive comunitarie nel codice legislativo nazionale. Con queste azioni il Paese adatta la propria normativa riguardante il controllo del traffico merci e dei veicoli, armonizzando la propria legislazione con quella disposta dalla UE. Allo stesso tempo, la Slovenia, come tutti gli Stati membri dell'UE, applica direttamente i regolamenti e agisce rigorosamente in conformità con le decisioni / raccomandazioni delle istituzioni dell'UE. Grazie a questa linea di condotta legislativa, l'UE definisce un quadro normativo comune che consente agli Stati membri di superare eventuali differenze in merito a controlli, documenti necessari, disposizioni legislative. Questa uniformità è fondamentale per la prosperità del mercato unico dell'UE e facilita la vita quotidiana dei professionisti che devono applicare ogni giorno le disposizioni comunitarie.

2. Analisi SWOT

Nella fase precedente del progetto, i PP hanno partecipato a un workshop di due giorni (Deliverable 3.1.2.4 - “Workshop online con le parti interessate per l'armonizzazione delle procedure di motorizzazione civile”). Durante il workshop, i PP hanno descritto alcuni dei fattori più importanti circa le procedure normative italiane e slovene (nazionali e regionali, se presenti) nonché discusso circa le problematiche di motorizzazione civile e di gestione delle emergenze, evidenziando le lacune esistenti e punti di ulteriore miglioramento.

La tabella (ALLEGATO I) riassume l'attuale quadro normativo basato sui Regolamenti UE-ITA-SLO presi in considerazione dalla presente relazione.

La seguente analisi SWOT è stata condotta considerando i risultati dell'analisi normativa presentata. È fondamentale sottolineare la rilevanza del workshop nella definizione della SWOT. In questo Deliverable sono stati individuati punti di forza e debolezza, minacce e opportunità, analizzando lo stato dell'arte delle tematiche considerate dal progetto FORTIS, con l'obiettivo di comprendere meglio la tendenza attuale e trovare le migliori soluzioni per le problematiche transfrontaliere italiane e slovene.

Secondo Pickton e Wright (1998)¹²⁵, l'analisi SWOT consiste in uno strumento analitico semplice e pratico utilizzato ampiamente e per molti scopi e rivela le questioni chiave che influenzano lo sviluppo e la crescita del business.

In termini generali, la seguente semplificazione può essere applicata per identificare gli elementi SWOT: i punti di forza e di debolezza possono essere visti come fattori interni, cioè correlati all'organizzazione, ai suoi beni, processi e persone, mentre le opportunità e le minacce come fattori esterni, derivanti da un contesto più ampio:

- Punti di forza: endogeni/positivi interni
- Punti di debolezza: endogeni/negativi interni
- Opportunità: esogene/positive esterne
- Minacce: Esogene/negative esterne



¹²⁵ https://www.researchgate.net/publication/246915222_What%27s_SWOT_in_strategic_analysis

- I punti di forza (**endogeni**) corrispondono agli elementi interni di successo di un'organizzazione. Questi potrebbero corrispondere alla motivazione del personale oppure alla possibilità di accesso a determinati materiali o ad una serie di processi, alleanze, collaborazioni, protocolli condivisi e accordi con partner di successo. I punti di forza sono parte integrante dell'organizzazione ed è necessario chiedersi cosa fa l'azienda meglio di chiunque altro, quali valori guidano il business, quali sono le risorse uniche. Un punto di forza è tale se porta un chiaro vantaggio.
- Punti di debolezza (**endogeni**): un'analisi SWOT sarà utile solo se verranno raccolte tutte le informazioni necessarie. I punti di debolezza, come i punti di forza, sono caratteristiche intrinseche del soggetto, quindi è necessario concentrarsi su persone, risorse, sistemi e procedure. Limiti di budget, marchi deboli, fatturato superiore alla media, alti livelli di indebitamento, fornitura inadeguata, carenze infrastrutturali interne, scarsa qualità del servizio o mancanza di capitale sono elementi che potrebbero scoraggiare gli stakeholder.
- Le opportunità (**esogene**) sono aperture o possibilità che accada qualcosa di positivo. Di solito le opportunità derivano da situazioni esterne all'organizzazione e richiedono un'analisi su ciò che potrebbe accadere in futuro. Potrebbero sorgere come sviluppi nel mercato o nella tecnologia utilizzata. Essere in grado di sfruttare le opportunità può fare un'enorme differenza nella concorrenza. Anche piccoli vantaggi possono aumentare la competitività. È importante considerare cosa potrebbe avere un impatto sul settore. Devono essere presi in considerazione i cambiamenti nella politica del governo (nazionale o dell'UE) o i miglioramenti infrastrutturali relativi al settore. Allo stesso tempo, i cambiamenti nei modelli sociali, nei profili della popolazione e negli stili di vita possono creare opportunità interessanti.
- Le minacce (**esogene**) includono tutto ciò che può influire negativamente sull'attività dall'esterno, come problemi della catena di approvvigionamento, cambiamenti nei requisiti di mercato o carenza di reclute, politiche opposte. È fondamentale anticipare le minacce e agire contro di esse prima del loro concretizzarsi. La tecnologia in evoluzione è una minaccia sempre presente, oltre che un'opportunità. Problemi di debito o di flusso di cassa, invece, potrebbero creare vulnerabilità.

La seguente analisi SWOT è stata definita contestualmente alle tematiche del progetto FORTIS.

Punti di forza

S1. Collaborazione esistente tra PP italiani e sloveni (per quanto possibile in relazione all'emergenza COVID-19 - GECT GO¹²⁶). Accordi transnazionali tra PA (Accordo Italia-Slovenia 2007 sulla cooperazione transfrontaliera di polizia - Legge 07/04/2011 n. 60, G.U. 02/05/2011);

S2. Presenza di un dialogo esistente (protocolli condivisi, procedure) tra PP che potrebbe facilitare la gestione delle crisi;

S3. Scambio di buone pratiche / modelli di business (tra PPAA, PP, organizzazioni, agenzie italiane e slovene);

S4. Stakeholder TPL e ICT già coinvolti;

S5. Presenza di fornitori pubblici di TPL (tra PP o SH);

¹²⁶ <https://euro-go.eu/it/>

- S6. Fondi / strumenti / risorse (personale) dedicati al progetto;
- S7. Presenza tra i PP di esperti nel commercio di merci (Regolamenti, documenti necessari);
- S8. Dialogo esistente con agenti / agenzie / autorità delle forze dell'ordine per avere un quadro chiaro dei requisiti / necessità per fornire l'accesso dei carichi in uno Stato membro dell'UE;
- S9. Legami commerciali già stabiliti tra PP di diversi paesi dell'UE (ITA-SLO);
- S10. Conoscenza dei requisiti (documenti e normative) per la commercializzazione o l'ingresso di carichi, provenienti da società extra UE;
- S11. Conoscenza delle normative / documenti di immatricolazione per veicoli (autocarri) provenienti da altri paesi UE ed extra UE);
- S12. Utilizzo del sistema ERRU da parte di SH collegati al progetto e/o da parte di PP;
- S14. Punti per il controllo delle merci alle frontiere già esistenti;
- S15. Cooperazione italo-slovena tramite ECR - Euro Control Route;

Punti di debolezza

- W1. Mancanza di dialogo tra le Pubbliche amministrazioni italiane e slovene, SH e PP, per l'armonizzazione delle normative e la gestione dei trasporti;
- W2. Mancano protocolli certificati condivisi, strategie e accordi tra i PP, per gestire le emergenze e migliorare la collaborazione tra le istituzioni italiane e slovene (ad esempio, gestione degli incidenti stradali, problemi di salute, trasporto pubblico, trasporto di merci e persone).
- W3. Devono ancora essere sviluppate piattaforme strutturate per condividere informazioni aggiornate e discussioni tra enti pubblici italiani e sloveni e organizzazioni private/pubbliche per la gestione del traffico.
- W4. Mancanze interne relative ai PP o al progetto. Vengono identificate barriere infrastrutturali - finanziarie - politiche - operative al raggiungimento di un dialogo istituzionale ben condiviso.
- W5. Asimmetrie tra obiettivi e risorse (capacità o possibilità) definite dai PP;
- W6. Sistema di regole eccessivamente diversificato tra le due parti (PA/PP/SH) dell'area di cooperazione per quanto riguarda le procedure di motorizzazione, documentazione necessaria, gestione del traffico e delle emergenze, immatricolazione dei veicoli.
- W7. Costi elevati per sviluppare nuove politiche / strumenti di gestione / consiglio paritetico in relazione alle risorse del progetto;
- W8. Mancanza di miglioramenti tecnologici / mezzi / soluzioni tra i PP per facilitare la cooperazione (implementare trasporti sostenibili);

W9. Mancata conoscenza di procedure / documenti / disposizioni / regolamenti riguardanti il commercio nel mercato unico dell'UE;

W10. Mancanza di una visione europea del commercio, nel mondo globalizzato del nuovo millennio;

W11. Incertezza sui futuri rapporti commerciali tra Italia e Slovenia;

W12. Mancanza di conoscenza della normativa riguardante l'immatricolazione dei veicoli di altri paesi UE ed extra UE;

W13. Non conformità degli Stati membri dell'UE con le disposizioni legislative dell'UE;

W14. Mancanza di applicazione dei controlli alle frontiere;

W15. Punti mancanti (centri di ispezione) per i controlli alle frontiere;

Opportunità

O1. Esistenza di macro-strategie regionali come EUSAIR, EUSALP. Il governo o la politica europea possono facilitare il raggiungimento degli obiettivi.

O2. Realizzazione di piccoli piloti ed esperimenti per iniziare e testare nuove procedure (es. nuove piattaforme di comunicazione, parcheggi sicuri, strumenti per la gestione del traffico).

O3. Il coinvolgimento di soggetti interessati nazionali - regionali - locali con interessi fondamentali potrebbe facilitare il raggiungimento degli obiettivi del progetto.

O4. Nuovi sistemi di informazione e database dell'UE, come EUCARIS, sarebbero utili per gli obiettivi del progetto: sistema europeo di informazione per auto e patente di guida dedicato ai veicoli europei e alle patenti di guida per condividere informazioni sulla registrazione di automobili e altri mezzi di trasporto, ma anche per la lotta contro il furto di veicoli e le frodi all'immatricolazione.

O5. Sfruttamento di fondi europei come SURE¹²⁷, Recovery funds¹²⁸ e fondi nazionali;

O6. Eventuali accordi commerciali (esistenti o nuovi) tra Italia e Slovenia o tra PP, SH;

O7. Sfruttamento dei Programmi europei di cooperazione transnazionale Exploitation of European program for transnational cooperation (**ovvero: ADRION, ALPINE SPACE, CENTRAL EUROPE, MED**);

¹²⁷https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/sure_factsheet_it.pdf

¹²⁸<https://www.consilium.europa.eu/it/policies/eu-recovery-plan/>

- 08.** Sfruttamento dei Programmi europei di cooperazione transfrontaliera (**ovvero: INTERREG ITALIA AUSTRIA, ITALIA SLOVENIA**)
- 09.** Sfruttamento di Programma europei di cooperazione interregionale (**ovvero: ESPON, INTERREG EUROPE, INTERACT, URBACT**)
- 010.** Valorizzazione di ambasciate e consolati, utili per attuare e migliorare la cooperazione, elaborazione di protocolli e accordi;
- 011.** Iniziative e Regolamenti dell'UE implementati per armonizzare le procedure italiane e slovene (Regolamento UE per l'immatricolazione dei veicoli, patenti di guida qualificate UE, creazione di corridoi verdi e piattaforme informative durante la pandemia COVID-19);
- 012.** Collaborazione con PP / SH / altri attori partecipanti ad altri progetti transfrontalieri collegati a FORTIS;
- 013.** Nuove legislazioni emanate dall'Unione, a favore del commercio tra gli Stati membri dell'UE;
- 014.** Nuovi accordi commerciali tra Italia e Slovenia (tra governi centrali o società private);
- 015.** Presenza di un accordo commerciale tra l'UE e il paese terzo che vuole entrare con i suoi carichi nel mercato unico dell'UE¹²⁹ (Area Schengen¹³⁰);
- 016.** Partecipazione all'ECR (Euro Route control);
- 017.** Implementazione di nuovi e più ampi punti per i controlli alle frontiere;
- 018.** Bando regionale FVG per aumentare il numero di CQC¹³¹.

Minacce

- T1.** Possibile insorgenza di nuove emergenze sanitarie che causano blocchi nazionali e blocchi al traffico;
- T2.** Disincentivo alle aziende di trasporto merci e passeggeri (SH) per difficoltà di circolazione nell'area transfrontaliera (furti e smarrimento di capitali, zone non sicure, congestione del traffico, ecc.);
- T3.** Mancanza di incentivi finanziari dedicati alla gestione del traffico transfrontaliero e al trasporto intermodale, come lo sviluppo di una rete ferroviaria efficiente;
- T4.** Persistenti discrepanze nel quadro normativo - infrastrutturale - operativo europeo;
- T5.** Mancata ripresa del sistema economico europeo/nazionale;

¹²⁹https://ec.europa.eu/growth/single-market_en

¹³⁰https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/schengen_en

¹³¹<https://www.regione.fvg.it/rafvig/export/sites/default/RAFVG/infrastrutture-lavori-pubblici/motorizzazione-civile/FOGLIA60/allegati/BandoContribCQCMod.pdf>

- T6. Cambiamenti di governo che bloccano la continuazione della collaborazione;
- T7. Problemi infrastrutturali (nella gestione dei corridoi verdi dell'UE per facilitare il trasporto di merci deperibili, in particolare durante la pandemia; problemi nella gestione delle autostrade e nella gestione dei trasporti pubblici)
- T8. Modifiche alla normativa UE sul trasporto merci (documenti, requisiti legislativi, costi di accesso);
- T9. Trasporto merci verso Paesi UE (Italia o Slovenia) effettuato con camion non immatricolato UE;
- T10. Mancanza di accordi commerciali tra l'UE e il paese terzo da cui proviene il camion/la merce¹³²;
- T11. Disposizioni / documenti diversi necessari per autocarri provenienti da un paese extra UE;
- T12. Mancanza di punti di contatto per consentire la cooperazione tra gli Stati membri dell'UE;
- T13. Rifiuto / sospensione dell'immissione in libera pratica per un prodotto specifico (Regolamento (UE) 2019/1020 Art. 25/28);

2.1. Riepilogo critico: lacune - obiettivi e raccomandazioni

Criticità (lacune)

Sviluppare un progetto transfrontaliero significa anche considerare i punti deboli e le barriere che possono sorgere durante le attività del progetto. FORTIS si propone di individuare le problematiche legate alla motorizzazione civile, considerando le potenziali differenze normative tra i due Paesi e gli elementi (infrastrutturali, legislativi, finanziari, politici e tecnologici) che potrebbero ostacolare lo sviluppo di una forte cooperazione istituzionale nell'area transfrontaliera.

In effetti, la mancanza di cooperazione tra gli attori nazionali e regionali dei due paesi potrebbe rappresentare una seria minaccia per gli obiettivi del progetto. La tabella seguente riassume le criticità considerate nei workshop e ne aggiunge di nuove risultanti dall'analisi del framework precedentemente sviluppato.

¹³²<https://www.consilium.europa.eu/it/policies/trade-policy/trade-agreements/#>

Barriere Infrastrutturali e tecnologiche	<ul style="list-style-type: none"> - Problemi infrastrutturali nella gestione dei corridoi verdi dell'UE per facilitare il trasporto di merci deperibili, in particolare durante la pandemia. Lunghe code per i conducenti; - Mancanza di collegamento tra Italia e Slovenia nella circolazione di informazioni aggiornate su veicoli, trasporti, gestione del traffico transfrontaliero; - Mancanza di zone di parcheggio sicure lungo le autostrade transfrontaliere dell'UE per veicoli pesanti. Problema di frequenti ladri e perdite di beni capitali; - Riduzione generale del traffico, del movimento di merci e delle persone; - Mancanza di trasporto intermodale nell'area transfrontaliera.
Barriere operative	<ul style="list-style-type: none"> - Differenze tra immatricolazione dei veicoli in Italia e in Slovenia: in Italia diversi certificati sono stati sostituiti da un unico Documento di Immatricolazione, che riduce il tempo necessario per concludere la procedura. - Ridotto numero di nuove patenti di guida CQC. - Difficoltà dei conducenti di mezzi pesanti nella compilazione dell'autocertificazione per entrare in Italia.
Barriere finanziarie	<p>Mancanza di incentivi intermodali per il traffico in Slovenia e per la creazione di una rete ferroviaria efficiente da parte degli operatori intermodali.</p>
Barriere politico legislative	<ul style="list-style-type: none"> - Un comma all'Art.14 del D. Lgs 50/2020 che recepisce la Direttiva UE 2018/645, secondo la quale è possibile noleggiare veicoli senza conducente per attività specifiche quali attività agricole, forestali, allevamento, pesca, trasporto merci è in contrasto con la normativa che vieta il noleggio senza conducente di veicoli che necessitano della specifica patente di guida; - Problemi in Slovenia per l'immatricolazione di veicoli storici di altri Paesi perché spesso non sono disponibili tutti i documenti necessari; - Diverse modalità di formazione dei conducenti: in Slovenia la frequenza dei corsi è facoltativa, mentre in Italia è obbligatoria. Ciò ha portato a una certa migrazione di persone dall'Italia alla Slovenia per ottenere il CQC. Questo fenomeno è in diminuzione perché la Slovenia non fornisce informazioni sufficienti sui requisiti per ottenere il CQC nel Paese; di conseguenza gli italiani hanno problemi di registrazione in Prefettura (avrebbero dovuto essere residenti in Slovenia per almeno 185 giorni). La Slovenia sta valutando la possibilità di introdurre la formazione obbligatoria, sebbene vi sia anche una mancanza di nuovi conducenti (l'aggiornamento potrebbe disincentivare i nuovi potenziali conducenti); - Limiti alla libera circolazione di merci e persone nell'UE; - Mancanza di un piano di emergenza specifico e di regole condivise per gestire la pandemia COVID-19 a livello UE e nazionale.

Obiettivi

Considerando la precedente analisi relativa ai temi FORTIS, le criticità e l'analisi SWOT, sono stati individuati obiettivi specifici al fine di raggiungere l'obiettivo complessivo dell'attuale Deliverable:

- **Miglioramento dei collegamenti pubblici transfrontalieri:** sostegno, miglioramento e aumento del dialogo istituzionale;
- **Conoscenza e armonizzazione delle procedure:** necessità di una nuova e più ampia cooperazione tra gli Stati (bilaterale ed europeo), al fine di attuare un regolamento che renda armonizzate le diverse normative e di regolamentare alcune questioni non ancora legifera- te; in particolare:
 - **Motorizzazione civile - registrazione dei veicoli;**
 - **Patente di guida e formazione;**
 - Gestione emergenziale (in particolare durante la pandemia COVID-19);
 - **Controllo del traffico pesante transfrontaliero (collaborazione, cooperazione e im- plementazione, definizione di protocolli comuni, controlli bilaterali);**
- **Miglioramento delle infrastrutture transfrontaliere per veicoli pesanti, conducenti e tra- sporto pubblico** (trasporto pubblico intermodale, stazioni di ricarica, pubblicità, zone di parcheggio, ecc.);
- **Maggiore collaborazione tra enti, aziende e fornitori pubblici e privati;**
- **Collaborazione tra autorità nazionali / regionali / locali (AP e autorità di polizia) per implementare e migliorare il controllo delle frontiere per il trasporto di merci pesanti.**

Raccomandazioni politiche

Questa sezione mostra le strategie, le migliori pratiche e gli strumenti ICT più importanti racco- mandati dai PP attraverso il workshop di analisi dell'attività 3.1.2.5:

Potenziati sinergie	Livello nazionale	Livello regionale	Livello locale
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Creazione di una tavola rotonda permanente delle PA centrali all'interno di ITA-SLO; • Coinvolgimento degli SH nazionali; • Investimenti finanziari; • Coinvolgimento di SH/PA nazionali focalizzati sul trasporto delle merci; • Implementare una strut- tura fisica per i controlli ai valichi di frontiera (o ampliare quelli esi- stenti); 	<ul style="list-style-type: none"> • Creazione di collabo- razioni tra PA regio- nali e agenzie private nel settore dei tra- sporti, per gestire le problematiche del progetto; • Coinvolgimento degli SH regionali; • Coinvolgimento delle Autorità di Polizia Re- gionale (Guardia di Fi- nanza, Polizia di Stato, Carabinieri) 	<ul style="list-style-type: none"> • Avviare il progetto con l'implementazione di piccoli esperimenti pilota per testare le nuove Procedure uniformate; • Coinvolgimento di PA/SH locali; • Coinvolgimento delle autorità locali che svolgono un ruolo nell'applicazione delle attività di

	<ul style="list-style-type: none"> Definizione di accordi tra governi centrali per l'attuazione dei controlli stradali; Definire un archivio comune delle imprese che operano e movimentano merci attraverso il confine italo-sloveno (facilitando i controlli); 	<p>che effettuano controlli sul campo;</p> <ul style="list-style-type: none"> Coinvolgimento di referenti / agenzie regionali per la regolamentazione del traffico e dei commerci; La Regione italiana Friuli Venezia Giulia dovrebbe prendere contatto con il MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), per definire il soggetto che ha diritto a concludere accordi e simili con la Slovenia per i controlli alle frontiere; 	<p>controllo dei valichi di frontiera;</p> <ul style="list-style-type: none"> Collaborazione tra autorità locali transfrontaliere per indirizzare i controlli nella giusta direzione (camion / conducenti / prodotti specifici); Pianificare i controlli di frontiera tra le autorità di polizia dei confini;
Best Practices	<ul style="list-style-type: none"> Scambi di conoscenze: BM/ strategie/ politiche/strumenti ICT tra PA / attori nazionali; Coordinamento tra le autorità nazionali che effettuano il controllo e definizione di controlli sinergici; Scambio Intel (nazionale / regionale / locale) tra autorità, organizzato dal MIT, su tecnologie / metodi e verso chi / cosa devono essere indirizzati i controlli; 	<ul style="list-style-type: none"> Coinvolgere DARS, e / o altre SH simili sia in Italia che in Slovenia (Società Autostradale della Repubblica Slovena), nel dialogo istituzionale sul traffico intermodale; Condivisione di informazioni su possibili trafficanti / trasporti non conformi alle leggi dell'UE; Scambio di informazioni sui documenti necessari per passare il valico di frontiera; I PP dovrebbero fare un'analisi con gli altri Paesi vicini per capire come vengono applicati i controlli alle frontiere; 	<ul style="list-style-type: none"> Condivisione di BM / BP tra attori locali in un ambiente transnazionale; Condivisione delle informazioni (ITA-SLO) sulle regole di registrazione nazionali; I PP dovrebbero prendere contatto con le autorità locali (italiane e slovene) che effettuano il controllo (per conoscere le procedure e i documenti necessari per i traffici transnazionali);
Strumenti ICT	<ul style="list-style-type: none"> Creazione di una piattaforma web con la quale gli attori nazionali e regionali (AP, SH) possano 	<ul style="list-style-type: none"> Condivisione del know-how sugli strumenti ICT tra attori regionali e SH; 	<ul style="list-style-type: none"> Condivisione di strumenti ICT implementati da

	<p>condividere informazioni e mantenere un dialogo aperto (es. Situazione del traffico aggiornata; ultime notizie COVID-19 legate al traffico transfrontaliero);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creazione / utilizzo di un database comune per la patente di guida; • Partecipazione all'ECR¹³³ (Euro control route) e utilizzo della banca dati / tecnologie ECR; 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzo del sistema ERRU; • Contatto diretto con le autorità di frontiera (tramite piattaforma web o simili) e mantenere un dialogo costante grazie agli strumenti ICT; • Coinvolgimento delle autorità e dei referenti regionali in materia di ECR per le regioni di confine (FVG); 	<p>autorità locali o SH per facilitare la cooperazione tra Italia e Slovenia;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coinvolgimento indiretto delle autorità locali (autorità di polizia / chi guida i controlli) nelle attività di ECR; • Sfruttamento delle tecnologie / spot SHs per implementare i controlli alle frontiere;
--	---	---	--

2.2. Risultati attesi e analisi KPI:

Al fine di meglio raggiungere gli obiettivi del Deliverable, vengono descritti i principali risultati provenienti dal precedente dialogo con i soggetti istituzionali, nonché i più importanti indicatori che potrebbero essere utilizzati per monitorare e verificare i risultati e l'impatto: questi elementi saranno cruciali per stimare l'impatto, l'effetto e la rilevanza del dialogo istituzionale.

Risultati attesi		KPIs
Risultati generali quantitativi	Accordi tra autorità pubbliche italiane e slovene, protocolli strutturati, creazione di banche dati condivise.	Numero di documenti creati
	Stakeholders - Target Groups coinvolti nel progetto	Livello di partecipazione (numero di SH e TG) al dialogo istituzionale attraverso eventi, scambi di conoscenze (Politiche, ICT, BM, BP), incontri web / fisici.
	Aumento del traffico complessivo di persone e merci.	Numero di camion e autobus che circolano in un determinato periodo di tempo nell'area transfrontaliera.
Risultati qualitativi	Caratteristiche degli Stakeholders coinvolti.	Settore del lavoro; livello di influenza, interesse degli stakeholder.
	Fattibilità delle proposte e delle azioni.	Efficacia (sostenibilità, replicabilità, trasferibilità degli output); equità e legittimità (vincitori e vinti) delle raccomandazioni e delle azioni politiche relative agli stakeholder e ai target group.

¹³³ <https://www.euro-control-route.eu>

	Partnership raggiunta tra autorità internazionali, nazionali, regionali e locali.	Livello di governance degli attori istituzionali coinvolti o partecipanti.
Risultati economici	Efficienza economica del progetto: benefici economici attesi relativi ai costi di trasporto merci, perdita o recupero di capitale dovuti a strutture o servizi implementati dal progetto.	Analisi costi-benefici; Numero di furti ridotti lungo le autostrade grazie ai risultati del progetto.
Tempo speso	Uso efficace del tempo per raggiungere gli obiettivi del progetto; Maggiore rapidità nello scambio di informazioni aggiornate.	Tempo necessario e speso per agire e ottenere risultati, dall'inizio del processo alla sua conclusione.

3. Conclusioni

I risultati delle analisi condotte forniscono alla partnership gli strumenti necessari per meglio comprendere il quadro normativo in cui il progetto FORTIS svolge le proprie attività. Gli elementi legislativi precedentemente descritti mostrano come il lavoro svolto dall'Unione Europea sia stato ampio, ma non definitivo. In effetti, ci sono alcune questioni che ancora oggi creano divergenze tra Stati membri. Allo stesso tempo, gli Stati nazionali di solito tendono a considerare gli interessi puramente nazionali dimenticando l'importanza della cooperazione transnazionale.

Come accennato in precedenza, la pandemia Covid-19 ha avuto e ha tuttora un impatto enorme sui rapporti tra gli Stati membri europei. Comprendere le discrepanze, le diverse normative, le diverse procedure potrebbe essere il modo migliore per rimanere concentrati sui problemi principali. Anche se l'obiettivo generale del progetto è quello di migliorare e promuovere i servizi di trasporto pubblico transfrontaliero e consentire il controllo dei carichi pesanti, con soluzioni sostenibili, senza una reale collaborazione tra gli Stati membri (in questo caso particolare Italia e Slovenia), queste problematiche non possono essere risolte. Come affermato in precedenza, senza un'adeguata conoscenza del quadro normativo, i PP non possono capire perché, dove e come agire per raggiungere gli obiettivi FORTIS. Sono stati definiti un'analisi SWOT, lacune, raccomandazioni, obiettivi e KPI in modo che il partner del progetto possa avere un quadro chiaro della situazione e agire di conseguenza per raggiungere gli obiettivi del progetto. Le principali conclusioni raccolte dall'analisi sono:

1. La cooperazione fra gli Stati Membri dell'UE è essenziale;
2. Pubblico (AP e aziende di proprietà pubblica) e privato (SH) devono collaborare per raggiungere gli obiettivi del progetto
3. I regolamenti dell'UE sono fondamentali per il progetto FORTIS e la loro conoscenza è obbligatoria;
4. Le nazioni dell'UE dovrebbero attuare le direttive comunitarie senza ritardi, consentendo ai cittadini e alle imprese di rispettarle;
5. Coinvolgimento di alcune SH specifiche (autorità di polizia, PA regionali e centrali, aziende private / pubbliche che si occupano di trasporto pubblico locale e di problematiche logistiche dell'ultimo miglio);
6. Coinvolgimento di PA e autorità specifiche (polizia e autorità per i controlli finanziari) è essenziale per migliorare la questione relativa al traffico di merci pesanti;
7. La cooperazione tra le autorità di polizia nazionali è fondamentale;
8. Il trasporto di merci tra le nazioni dell'UE è facilitato dalla regolamentazione europea, ma con i paesi terzi è essenziale una definizione degli accordi / accordi commerciali per consentire trasporti più facili;
9. I cittadini e le aziende di trasporto possono avere un ruolo importante, come gli utenti dei servizi che il progetto FORTIS vuole implementare;
10. Gli strumenti ICT ricoprono un ruolo cruciale ai fini del successo del progetto;
11. Lo sfruttamento degli strumenti e degli elementi di cooperazione dell'UE è essenziale;
12. La condivisione delle migliori pratiche e del modello di business potrebbe essere molto importante per gli obiettivi del progetto;
13. Gli organismi di frontiera pubblici o privati (autorità di polizia, comuni, aziende o SH) devono essere coinvolti nel progetto;
14. La partecipazione agli organismi di cooperazione europea (non solo le istituzioni dell'Unione Europea) potrebbe fornire un luogo di collaborazione agevolata (ECR - Euro Control Route¹³⁴);

Gli ALLEGATI qui di seguito riportati testimoniano quanto raggiunto con lo sviluppo dell'attività 3.1.2.5 e forniscono ai PP strumenti di collaborazione.

¹³⁴ <https://www.euro-controle-route.eu>

Le informazioni raccolte all'interno del Deliverable 3.1.2.5 dovrebbero essere utilizzate come input per il lavoro del comitato congiunto (D.3.1.2.6). In particolare, i PP dovrebbero, per quanto riguarda il Deliverable 3.1.2.6, prestare attenzione all'ALLEGATO II sulla mappa degli stakeholder.

4. ALLEGATO I: tabella normativa principale

La tabella seguente rappresenta una sintesi di tutte le normative individuate durante la ricerca in corso.

Quadro normativo	Regolamento UE	Regolamento sloveno	Regolamento italiano
Motorizzazione civile (Immatricolazione del veicolo)	<p>Per quanto riguarda l'immatricolazione del veicolo nell'UE, è richiesta l'immatricolazione del veicolo nel paese di residenza.</p> <p>Non esiste una legge a livello dell'UE sull'immatricolazione dei veicoli.</p> <p>I problemi generalmente si verificano tra le persone che acquistano un'auto in un altro paese e vogliono portarla nel loro paese d'origine, incontrando frequenti problemi nelle procedure di registrazione.</p> <p>In risposta, il 4 aprile 2012 la Commissione europea ha adottato una proposta per semplificare le regole di reimmatricolazione delle auto. Tuttavia, non è stato raggiunto alcun accordo con il Parlamento europeo e con il Consiglio dell'Unione europea, pertanto la Commissione ha ritirato la proposta il 3 luglio 2018. La Commissione valuterà ulteriormente la questione.</p>	<p>Processo rapido.</p> <p>Possono essere utilizzati solo veicoli inseriti in uno specifico registro pubblico. Il proprietario del veicolo deve avere una correlazione con la Slovenia: residenza o soggiorno temporaneo. Nel caso di un'azienda, l'indirizzo legale deve essere in Slovenia. Per immatricolare veicoli dall'estero, il proprietario ha 30 giorni di tempo per regolare il veicolo.</p>	<p>Possono immatricolarsi entità fisiche e giuridiche.</p> <p>Per i cittadini italiani è necessaria un'autocertificazione.</p> <p>Per i cittadini iscritti all'AIRE è necessario indicare la residenza nell'altro Paese e la permanenza temporanea in Italia.</p> <p>Per i cittadini di altri Paesi UE e SEE, Svizzera e San Marino, i veicoli possono circolare in Italia fino a tre mesi, dopodiché è necessario presentare il permesso di soggiorno o di soggiorno italiano in corso di validità, o autorizzazione temporanea per non più di 30 giorni</p>
		<p>Enti di immatricolazione:</p> <p>I compiti dell'organismo di approvazione nella Repubblica di Slovenia sono svolti dall'Agenzia pubblica della Repubblica di Slovenia per la sicurezza stradale. Il lavoro dell'autorità di omologazione è diretto e supervisionato dal ministero responsabile dei trasporti.</p> <p>Un veicolo può essere immatricolato presso qualsiasi unità amministrativa in Slovenia, presso organizzazioni che forniscono prove di idoneità alla circolazione per veicoli a motore o presso società e singoli imprenditori privati che vendono autoveicoli o rimorchi.</p> <p>Veicoli per organizzazioni internazionali: organizzazione simile alla Prefettura italiana; Veicoli della polizia: Ministero dell' Interno; Veicoli militari: ministero della Difesa; Altri tipi di veicoli: agenzie autorizzate</p>	<p>È possibile immatricolare veicoli, autoveicoli e rimorchi (pari o superiori a 3,5 tonnellate), usati o nuovi, tramite gli STA - Sportelli Telematici dell'Automobilista per ottenere le targhe, la carta di circolazione, e il certificato di proprietà digitale. È inoltre possibile reimmatricolare / rinnovare l'abbonamento di veicoli, autoveicoli e rimorchi (pari o superiori a 3,5 tonnellate), nuovi o usati, anche in caso di targhe rubate, smarrite o danneggiate; il passaggio di proprietà, lo smantellamento o l'esportazione sono altre procedure disponibili presso gli STA.</p>
		<p>Documentazione necessaria per la circolazione: certificato di possesso del veicolo; certificato di conformità; certificato di assicurazione; pagamento bollo auto; certificato di controllo tecnico.</p> <p>Se il proprietario del veicolo non</p>	<p>Documentazione necessaria: Documento unico di circolazione (DUC), rilasciato dal MIT; - dichiarazione di conformità rilasciata dal produttore del veicolo.</p>

		<p>possiede la patente di guida in corso di validità, deve indicare il nome del conducente in possesso di regolare patente di guida.</p>	<p>Possibilità di immatricolare con deroga, con apposite documentazione fornita dal fornitore. Per i veicoli commerciali: documento di proprietà non ancora disponibile.</p>
		<p>Targhe: I veicoli immatricolati nella Repubblica di Slovenia sono contrassegnati con targhe in caso di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veicolo immatricolato; - veicolo per esportazione; - veicolo per le missioni consolari e diplomatiche estere; - veicoli d'epoca. 	<p>Targhe: Art. 256 del Regolamento e Art.100 Decreto 495/1992: definiscono le tipologie di targhe che si distinguono tra immatricolazione, riconoscimento, targhe ripetute; L'Art. 257 definisce i criteri per la formazione dei dati delle targhe per autoveicoli e rimorchi. L'Art. 258 illustra il luogo di immatricolazione, la ripetizione e il riconoscimento targhe. L'Art. 259 definisce le modalità di installazione delle targhe. L'Art. 260 illustra le caratteristiche per la costruzione, dimensione, fotometria, cromatica, leggibilità delle targhe, nonché i requisiti per l'idoneità della loro accettazione. L'Art. 261 prevede che i modelli di targhe siano conservati presso il Ministero dei trasporti e della navigazione - direzione generale M.C.T.C. L'Art. 264 fornisce le informazioni per la cessazione della circolazione.</p>
		<p>Rottamazione o esportazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cancellazione automatica dal registro pubblico - vendita - trasferimento in altro paese - immatricolazione scaduta da più di 30 giorni - assicurazione scaduta - revoca del contratto tra proprietario e conducente - il ritiro delle targhe di conformità deve essere inviato entro 15 giorni 	<p>Esportazione: Per esportare definitivamente un veicolo, è necessario irradiare il veicolo dall'Archivio nazionale dei veicoli e dal Registro pubblico automobilistico. Il veicolo deve essere revisionato positivamente in 6 mesi prima di richiederne l'annullamento. Documentazione richiesta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - applicazione unificata; - se la richiesta è presentata da persona non iscritta al Pubblico Registro, è necessario allegare l'originale del certificato di acquisto; - certificato di proprietà, certificato di registrazione o documento unico di circolazione;

			<p>- targhe; - carta d'identità.</p> <p>Nota: in conseguenza dell'entrata in vigore dal 1° gennaio 2020 dei nuovi metodi di radiazione per l'esportazione che l'obbligo di effettuare la radiazione prima di esportare il veicolo è condizione che la revisione sia stata eseguita con successo per minimo 6 mesi dalla data della richiesta, non è più possibile trasmettere tali richieste tramite i Consolati per i veicoli esportati a partire dal 1 gennaio 2020. Solo le radiazioni per l'esportazione definitiva all'estero relative ai veicoli esportati entro il 31/12 / 2019 ma la reimmatricolazione nel 2020 può essere richiesta tramite il Consolato, a condizione che tali veicoli siano stati reimmatricolati con targa estera alla data della richiesta di cancellazione.</p> <p>Rottamazione-smantellamento: Per quanto riguarda il processo di smantellamento del veicolo, è necessario consegnarlo ad un centro autorizzato per il ritiro o - nel caso il veicolo sia venduto per acquistarne un altro - al concessionario / filiale del costruttore, che deve annullare il veicolo dal Pubblico Registro Automobili entro 30 giorni, presentando la richiesta di interruzione di circolazione del veicolo per lo smantellamento.</p> <p>Targhe, carta di circolazione, certificato di proprietà devono essere consegnati insieme al veicolo.</p> <p>L'attestato per lo smantellamento viene rilasciato dal Concessionario / Filiale del Costruttore, che con la presente manleva (responsabilità civile-penale-amministrativa) al proprietario del veicolo, ad eccezione dei casi tributari, per il quale è necessario guardare al quadro normativo regionale.</p>
--	--	--	---

			<p>In caso di smantellamento del veicolo all'estero, il proprietario può chiedere al Pubblico Registro Automobilistico l'interruzione della circolazione del veicolo presentando il certificato di proprietà, le targhe e il certificato di immatricolazione, nonché un documento di presentazione all'Ente editore e la certificazione del responsabile estero dello smantellamento con traduzione del testo in allegato</p>
		<p>Micro-mobilità: al momento non c'è regolamentazione per gli scooter, che non possono circolare. Le motociclette entro i 25 km / h devono essere immatricolate. Questa legge sarà estesa a scooter e biciclette.</p>	<p>Micro-mobilità: L. 160/2019: gli scooter con motore elettrico (max 500W e 20Km / h con luci) sono ufficialmente considerati biciclette e ad oggi potrebbero essere utilizzati su strada entro il limite di 30Km / h. Caschi, targhe e assicurazioni non sono obbligatori.</p>
		<p>Veicoli storici: solo se di 30 anni, con strutture e pezzi originali. Problemi con veicoli di altri Paesi che di solito non hanno tutta la documentazione.</p>	<p>Veicoli storici: "Nuovo codice della strada", Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modifiche, Art. 60: quadro normativo di riferimento per le motociclette e le auto d'epoca di interesse storico e collezionistico.</p> <p>Veicoli commerciali: - per veicoli ad uso personale: il trasporto non deve costituire attività economica prevalente ma inerente, l'impresa deve essere proprietaria del veicolo. La licenza viene rilasciata dopo l'approvazione della Commissione veicoli per i veicoli di oltre 6 tonnellate (L.298 / 1974, art. 31 e 32); - veicoli di terzo utilizzo: CE 1071/2009, L. 298/1974, D.lgs 395/2000, L. 244/2007, D.D.MIT n. 291/2011. Necessità di essere sottoscritto nell'Albo Nazionale autotrasportatori e nel Registro Elettronico Nazionale. Requisiti:</p>

			idoneità finanziaria e professionale, integrità;
Gestione di emergenza (con particolare riguardo ai veicoli pesanti, in particolare durante l'epidemia COVID-19)	<p>- Prossima regolamentazione dell'UE per modernizzare la mobilità e i trasporti in Europa, aumentare la sicurezza dei trasporti e l'attrattiva per i conducenti</p> <p>- L'UE ha istituito "i corridoi verdi" per facilitare il trasporto di prodotti deperibili durante la pandemia.</p> <p>Non esiste una normativa esaudiva su questo tema.</p>	<p>In Slovenia vengono identificati i seguenti documenti:</p> <p>-Restrizioni all'ingresso a seconda della situazione epidemiologica⁵⁶;</p> <p>-Ristabilimento del trasporto pubblico internazionale - stradale e ferroviario (13.06.2020)⁵⁷;</p> <p>- Allentamento temporaneo e limitato dell'applicazione dei tempi di guida e di riposo per i conducenti di veicoli che trasportano merci</p> <p>- Estensione della validità delle patenti di guida, dei certificati CPC e dei certificati di qualificazione del conducente ADR (20.03.2020);</p> <p>-Condizioni relative alla formazione del conducente e ai test di idoneità alla circolazione su strada.</p>	<p>Diverse comunicazioni ministeriali hanno illustrato le nuove regole da seguire in questo periodo straordinario. Di regola, per le patenti di guida si applica il principio sui documenti di identità e di riconoscimento (art. 104 del Decreto "Cura Italia"), mentre CQC, ADR CAP e permessi di guida provvisori sono disciplinati dal regolamento sulle patenti di guida. Gli esami per tutte le categorie di patenti sono sospesi - sono sospesi anche la revisione della patente di guida o gli esami di qualificazione CQC.</p> <p>Per quanto riguarda i documenti scaduti o in scadenza, la loro validità è stata prorogata.</p>
Patente di guida	<p>Direttiva UE 2003/59: necessità di avere un CCP (Certificato di Competenza Professionale) per il trasporto di persone o prodotti.</p> <p>Metodi per ottenerlo:</p> <p>-titoli: corso di qualificazione, formazione ed esame</p> <p>-documentazione: esonero corso ed esame</p> <p>Chi può ottenerlo:</p> <p>titolari di patente di guida, rilasciati da uno Stato membro dell'UE, o Stati membri SEE, o Stati dipendenti dell'UE e SEE, da una società di trasporti in uno Stato membro.</p> <p>Autisti per il trasporto di prodotti (licenze di guida C1, C, C1E o CE) o persone (D1, D1E, D o DE) conducenti di veicoli esentati dal CCP:</p> <p>Veicoli 45 km / h max servizio militare, protezione civile, VF, ecc. manutenzione, riparazione, veicoli non ancora in circolazione problemi di emergenza lezioni di guida trasporti privati di persone e prodotti materiali, attrezzature di</p>	<p>Dal 2008 la Direttiva 59/2003 è valida per gli autobus; dal 2009 per i prodotti.</p> <p>L'implementazione è stata facile perché erano già disponibili le certificazioni obbligatorie per ottenere la patente di guida.</p>	<p>Il D.Lgs. 286/2005 recepisce la Direttiva UE 2003/59</p>

	<p>trasporto per attività privata Sistema a punti: riduzione e recupero dei punti rispettivamente dopo attività illegali e riqualificazioni.</p> <p>Rinnovo quinquennale Enti che erogano il corso: autoscuole, enti autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p>		
	<p>Direttiva europea 2006/126 / CE relativa alle patenti di guida:</p> <p>Modello di patente di guida</p> <p>Gli Stati membri istituiscono una patente di guida nazionale secondo il modello comunitario. Dopo la consultazione con la Commissione, gli Stati Membri possono inserire dati supplementari, a condizione che ciò non interferisca in alcun modo con l'attuazione della presente Direttiva.</p> <p>Riconoscimento reciproco</p> <p>Le patenti di guida rilasciate dagli Stati Membri dovevano essere riconosciute reciprocamente dagli stessi membri.</p> <p>Categorie, definizioni ed età minima</p>	<p>La Direttiva 59/2006 è in vigore in Slovenia dal 2008 per gli autobus e per le merci dal 2009.</p> <p>L'attuazione della normativa europea non ha comportato gravi difficoltà in Slovenia perché già esistevano certificazioni obbligatorie per svolgere l'attività di conducente.</p>	
	<p>Direttiva UE 2018/645</p> <p>programmi di corsi di formazione periodici organizzati da un ente autorizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il programma integrale del corso di formazione ha una parte comune e una parte specifica per il trasporto di materiali e persone.</p> <p>Innovazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - possibilità per gli Stati Membri di attuare corsi di formazione utilizzando strumenti e tecnologie per l'informazione e la comunicazione (ICT) come l'e-learning (max 10 ore). 	<p>Trasposto all'inizio del 2020.</p> <p>La formazione iniziale non è obbligatoria ma facoltativa (solo esame).</p> <p>I corsi di formazione sono erogati da enti autorizzati dal ministero competente.</p> <p>Esami gestiti da una commissione individuata dal competente ministero degli esperti dei trasporti. Esame teorico e pratico.</p> <p>I cittadini di altri Paesi devono avere la residenza o soggiornare temporaneamente in Slovenia o devono avere interessi familiari o economici in Slovenia per ottenere il CCP.</p> <p>La Slovenia sta attualmente lavorando al miglioramento del sistema</p>	<p>D.Lgs 50/2020 che recepisce la direttiva UE 2018/645 con importanti novità in materia di qualificazione e formazione degli autisti per il trasporto dei prodotti.</p> <p>Art. 14: per guidare è obbligatorio avere una qualifica iniziale e una formazione periodica (C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE)</p> <p>Art. 16: non è richiesto quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i conducenti operano nelle zone rurali - i conducenti non offrono servizi di trasporto - il trasporto è occasionale e non influisce sulla sicurezza dei trasporti

	<p>Le informazioni sulle qualifiche e sui documenti possono essere condivise tra gli Stati Membri.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Formazione pratica obbligatoria per fissaggio catene da neve e cariche (la normativa rimanda alla legge ministeriale) <p>Nell'ambito della formazione iniziale (non periodica), devono essere riconosciute le attività specifiche previste dalle altre leggi europee (trasporto di materiali pericolosi, trasporto di animali vivi, disabilità)</p> <p>Formazione periodica: aggiornamento per il conducente di guida, sicurezza sul lavoro, sicurezza, riduzione dell'impatto ambientale</p>	<p>informativo, per eseguire esami teorici con dispositivi IT per ottenere risultati immediati.</p>	<p>- i veicoli sono presi in prestito dalle aziende agricole per trasportare prodotti per brevi distanze occasionali.</p>
<p>Focus sul traffico e controllo delle merci pesanti</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Libro Bianco del 2011 "Tabella di marcia per un settore unico europeo dei trasporti - Verso una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" • Direttiva 2014/45/UE sui controlli tecnici periodici¹³⁵, • Direttiva 2014/47/UE sui controlli tecnici su strada per i veicoli commerciali¹³⁶ • Direttiva 2014/46/UE sulla documentazione di registrazione dei veicoli • Directive 2012/45/EU • Decisione del Consiglio 2018/1485/UE • Direttiva 2002/24/CE¹³⁷, • Direttiva 2003/37/CE¹³⁸ • Direttiva 2007/46/CE • Regolamento (CE) N. 715/2007 • Regolamento (CE) N. 595/2009 • Regolamento (CE) N. 765/2008 • Regolamento (CE) N. 1071/2009 • Direttiva 2000/30/CE • Direttiva 2006/22/CE 		

¹³⁵<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=EN>

¹³⁶<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0047&from=IT>

¹³⁷<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0024&from=EN>

¹³⁸<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0037&from=en>

	<ul style="list-style-type: none">• Regolamento (CE) N. 1071/2009• Regolamento (CE) N. 661/2009• Direttiva (UE) 2015/719• Regolamento (UE) N. 952/2013• Regolamento (UE) 2019/1020		
--	--	--	--

5. ALLEGATO II: mappatura degli Stakeholders

Mappatura degli Stakeholders

Al fine di migliorare la cooperazione transnazionale tra gli attori istituzionali e privati, gli stakeholder più rilevanti (e le loro caratteristiche) devono essere coinvolti nelle attività del progetto. Questi attori sono identificati in base al loro livello di interesse, influenza e potenzialità di contribuire al progetto e per le modalità di ulteriore coinvolgimento. I partner, considerando l'ALLEGATO II, dovrebbero agire attraverso il piano di coinvolgimento al fine di coinvolgere concretamente gli SH.

Al fine di consentire ai PP di procedere con un lavoro semplificato di ricerca e catalogazione degli stakeholder, i principali attori già coinvolti nel progetto attraverso i seminari di progetto precedentemente citati (tenutisi il 17/18 giugno) sono di seguito nominati:

- SDAG, Interporto di Gorizia;
- Autovie Venete;
- Camera di Commercio e dell'Industria di Slovenia;
- DARS, Società Autostradale della Repubblica di Slovenia;
- RRA LUR, Agenzia di Sviluppo Regionale - Regione Urbana di Lubiana;
- ACI, Automobile Club d'Italia;
- MZI Slovenia, Ministero delle Infrastrutture di Slovenia;
- AssiFormat FIAP Regione Molise;
- Motorizzazione Civile della Regione Friuli Venezia Giulia;
- Motorizzazione Civile - Ufficio di Trieste;
- FIAP, federazione italiana autotrasportatori

Grazie a queste informazioni, i PP potrebbero soddisfare la seguente tabella tenendo a mente quali SH sono già stati coinvolti nel progetto FORTIS.

SH nome/ gruppo	Tipo di Stakeholder	Livello di influenza (alto, medio, basso)	Tipo di interesse/impatto	Modalità di possibile contributo degli stakeholder al progetto	Ostacoli al coinvolgimento degli stakeholder	Strategie per coinvolgere ulteriormente le parti interessate nel progetto
<i>per esempio: Ministero nazionale dei trasporti</i>	<i>Auto-rità pubbliche</i>	<i>High influence - high interest</i>	<i>Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è la struttura esecutiva dello Stato italiano responsabile di: pianificazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle reti infrastrutturali di interesse nazionale e dei lavori pubblici, riguardanti il sistema delle città e delle aree metropolitane,</i>	<i>Coinvolgimento dell'istituzione politica fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi di progetto come il miglioramento del trasporto transfrontaliero. La pubblicazione di informazioni nel sito web del MIT - sezione newsletter potrebbe già essere un grande risultato</i>	<i>Essendo una delle istituzioni ai più alti livelli di governance in Italia, potrebbero esserci problemi burocratici generali a coinvolgerla in un progetto transfrontaliero, rappresentando un interesse così grande</i>	<i>I temi trattati attraverso il dialogo istituzionale saranno le migliori strategie per coinvolgere questo SH. Sarà importante raggiungere il giusto riferimento all'interno dei vari rami del MIT.</i>

