



Andrea Crespi,
m.d. Hyundai Italia

ECCO **i10** SEGRETI DELLA NUOVA PICCOLA HYUNDAI

Angelo Simone
Vi racconto l'evoluzione
del Gruppo PSA

Case & renting
Mobilità e servizi:
il futuro è captive?

Il punto di vista legale
Avv. Paolo Scarduelli: clausole
penali, istruzioni per l'uso

Lo scorso 16 settembre a Milano è andato finalmente in scena un **confronto pubblico** tra gli **"Stati Generali" dell'auto e le istituzioni**. Obiettivo: reagire alla crisi, promuovendo azioni a supporto della **filiera delle quattro ruote**

Un intervento del massmediologo Klaus Davi durante il confronto pubblico di "Missione Mobilità", cui sono intervenuti anche giornalisti e rappresentanti del mondo automotive.



MISSIONE MOBILITÀ UNA RISPOSTA ALLE VESSAZIONI

di Silvio Pozzoli

E' stata presentata come "la giornata della riscossa dell'automotive". Ed, in un certo senso, lo è stata, anche se, in questo momento di profonda depressione del mercato, contano più i fatti delle parole.

Ma se le parole diventano un veicolo efficace per smuovere finalmente le acque, allora ben vengano i dibattiti. E quello che si è svolto il 16 settembre a Milano nel corso di "Missione Mobilità", la manifestazione promossa da Amoer - l'Associazione per una Mobilità equa e responsabile - per denunciare le continue vessazioni che negli ultimi

anni hanno colpito il comparto delle due e delle quattro ruote, è stato davvero un dibattito d'eccezione. L'evento, infatti, ha riunito gli "Stati Generali dell'auto" al completo (Unrae, Anfia, Federauto, Aci e Aniasa) e ha visto, per una volta, anche la partecipazione delle istituzioni, rappresentate dal vice-ministro dell'Economia Luigi Casero e dal presidente della Commissione Finanze della Camera Daniele Capezzone, che hanno espresso il loro impegno ad aiutare il settore. Al centro dell'attenzione, in particolare, è stata la questione della fiscalità che, come sappiamo, dopo le riforme dei Governi passati, penalizza non poco le flotte aziendali.

Una nuova mobilità

L'obiettivo, in un contesto desolante per il mercato, deve essere quello di reagire

a favore della mobilità, promuovendo, specie nelle aree urbane, interventi strutturali ben precisi. Le nostre città, infatti, come è stato sottolineato nel corso della manifestazione, sono state "costruite" secondo schemi ormai obsoleti e, in aggiunta, oggi l'utilizzo dell'auto è limitato da diversi aspetti, in particolare i divieti ad entrare nei centri cittadini e i costi aggiuntivi - tasse di parcheggio, ecc -. A tutto questo si aggiunge il caro carburante e, come già accennato, una fiscalità sempre più penalizzante per privati e aziende. Eppure, basterebbe poco per migliorare la situazione: lo ha dimostrato il caso del Comune di Andora, in Liguria, che, come ha sottolineato il sindaco **Franco Floris**, premiato come "esempio di amministrazione contro corrente", ha promosso "parcheggi

gratuiti per tutti" ed evitato di "far cassa con le multe e gli Autovelox, grazie a tagli di bilancio".

Il nodo fiscale

Il momento clou dell'evento è stato il dibattito, moderato dal giornalista **Pierluigi Bonora**, presidente di Amoer, al quale hanno partecipato i rappresentanti delle principali associazioni dell'auto e i due politici. **Paolo Ghinolfi**, presidente di Aniasa, ha, in particolare, ribadito la vessazione al quale è sottoposto il settore "fleet". "Il comparto del noleggio oggi 'soffre' di fiscalità in seguito ai provvedimenti del ministro Fornero - ha spiegato -. Sono anni che non abbiamo risposte dal Governo sui temi che ci riguardano, con un danno incredibile per l'erario: un milione di automobili che manca dal mercato porta quattro miliardi in meno di Iva e, se aggiungiamo l'indotto, raggiungiamo circa otto-nove miliardi, quasi quanto una Finanziaria. Se l'auto non venisse

del parco circolante ancora presenti nel nostro Paese". Una sostituzione che, come è intuibile, potrebbe essere alimentata in maniera importante da un'ulteriore crescita del comparto flotte, realizzabile solamente con una fiscalità diversa.

Un segnale dalle istituzioni

Proprio la revisione delle vessazioni fiscali è stata al centro degli interventi dei due politici. "Da parte mia - ha sottolineato Capezzone -, mi batterò perchè le spese legate alle auto siano considerate come quelle di altri settori e quindi con un trattamento fiscale ben più favorevole di quello attuale. L'automobilista è troppo vessato dallo Stato". Casero, invece, si è soffermato sulla questione del superbollo, che negli ultimi anni ha di fatto "ammazzato" il settore delle auto ad alte prestazioni,



Paolo Ghinolfi

un provvedimento che, secondo il vice-ministro "ha dato gli effetti contrari a quelli per cui era stato creato. E' il tempo di intervenire per un sostegno reale al settore, in modo complessivo. Il primo elemento resta un'inversione di tendenza

nella cultura generale verso l'auto che deve coinvolgere le amministrazioni locali e chi ci lavora. Il nostro impegno è in primis quello di evitare gli errori del passato e riuscire a dare una mano a questo settore vitale per l'intera economia italiana".

Non si tratta, certo, di una rivoluzione, ma di un segnale importante. Instaurare un dialogo tra auto e istituzioni, infatti, è senza dubbio, un imprescindibile punto di partenza. "Essere riusciti a fungere da trait d'union tra le due parti che da tempo non si confrontavano apertamente fuori dalle stanze dei bottoni - ha concluso Bonora - ci riempie di orgoglio".

Sotto, da sinistra, Paolo Ghinolfi (Aniasa), Pierluigi Bonora (Amoer), Daniele Capezzone (presidente della Commissione Finanze della Camera) e Luigi Casero (vice ministro dell'Economia).

AZIONI SULL'AUTOMOTIVE

punita con regolarità e con un po' di lungimiranza, si potrebbero recuperare un bel po' di soldi". Con un vantaggio, in primis, per il Governo stesso. La necessità stringente di provvedimenti da parte delle istituzioni è stata sottolineata anche da **Gianmarco Giorda**, direttore di Anfia, secondo il quale "bisogna intervenire rapidamente per evitare la fine totale" e da **Massimo Nordio**, presidente dell'Unrae, che ha spiegato che il "Governo deve capire che, aiutando l'auto, aiuta sia le famiglie, sia l'economia". Drammatica, in particolare, è l'attuale situazione delle concessionarie che, come ha detto **Cesare De Lorenzi**, vicepresidente di Federauto, potrebbero ritrovare ossigeno, insieme al mercato, se si sostenesse "la sostituzione dei circa 14 milioni di veicoli euro zero



Un rapido vademecum per districarsi nel **complesso mondo delle multe**: oggi, per quelle saldate subito è previsto uno **sconto del 30%** anche con il bancomat

CONTRAVVENZIONI E NOLEGGIO: IL PUNTO SULLE REGOLE

di Pietro Teofilatto

In Italia, ogni anno vengono elevate dagli organi di polizia ben 78 milioni di multe. Più di due per ogni patentato, più di 215 mila al giorno, per un ammontare complessivo di 2,8 miliardi di euro.

Un numero elevato che ci vede al primo posto in Europa: dopo il Belpaese, nella lista nera figura la Germania con 23,3 milioni di contravvenzioni all'anno, la Francia (15,6), il Regno Unito (13,7) e la Spagna (11,1).

Disaggregando a livello territoriale, sulla nostra penisola vengono appioppate 17 milioni di multe nel nord ovest, 23 milioni nel nord est, 16 milioni nelle regioni centrali, 22,5 milioni nel sud e nelle isole. Un numero particolarmente alto, seppure gli effetti della crisi hanno di certo ridotto gli spostamenti in auto e nelle autostrade tutor ed autovelox fungono da forti deterrenti alle violazioni.

E se nelle città si utilizzano di più i mezzi pubblici, anche in relazione a varie politiche di mobilità che finiscono per comprimere l'uso di veicoli privati, le amministrazioni continuano comunque a distinguersi per particolare attenzione alla voce "ricavi da contravvenzioni".

La situazione normativa

Non sempre quanto comminato viene però effettivamente incassato e i "conti in residuo", ovvero le sanzioni mai arrivate nelle casse erariali, pari ad un terzo del totale, sono in costante aumento, così come il contenzioso, complice anche una discontinua

legislazione. Nel 2011 infatti il "Decreto sviluppo" prevedeva l'uscita di Equitalia dai tributi locali, ma dopo due anni l'avvicendamento con altri soggetti non è ancora avvenuto, anzi con il "Decreto sblocca-debiti" di questa primavera è stato rinnovato l'asse Equitalia-comuni fino a fine



anno. Inoltre sono state bloccate le azioni per i debiti sotto i 2mila euro, influenzando sulle entrate dei comuni e l'ultima Legge di Stabilità prevede un periodo di sei mesi tra l'invio della comunicazione del debito e l'effettivo atto esecutivo. Secondo varie indagini, una multa su tre non viene pagata e il conducente indisciplinato attende la cartella esattoriale (che non di rado non arriva) o promuove ricorso al giudice di pace o al prefetto.

Con il "Decreto fare", il famoso mega provvedimento di 84 articoli su cui il Governo sta puntando molto per il rilancio dell'economia, si è corso ai ripari e, per invogliare al pagamento delle sanzioni, è stato previsto uno sconto del 30% sulle multe.

Il meccanismo, di cui si parlava da tempo, è sicuramente originale: per le violazioni ammesse al pagamento in misura ridotta, non tutte pertanto, si può pagare il 70% del minimo edittale, vale a dire l'importo che già costituisce il minimo sanzionatorio previsto per la specifica infrazione. La condizione è che si proceda al pagamento entro cinque giorni dalla data di contestazione o di notificazione, liberandosi così dall'obbligazione.



Pietro Teofilatto

Quando è applicabile la riduzione

Lo sconto del 30% è previsto anche per le infrazioni nelle ore notturne, ma non si applica per le violazioni che prevedono la sanzione accessoria della sospensione della patente, la confisca del veicolo, per quelle connesse alla circolazione stradale, ma con disciplina diversa dal C.d.S (ad esempio di carattere penale, legate

al consumo di alcool) ed, infine, quelle per le quali non è ammesso a priori il pagamento in misura ridotta.

Le novità miranti in una qualche misura a favorire gli automobilisti in un periodo di crisi come quello attuale, però, non finiscono qui. Saranno anche incentivati quei conducenti che decidono di saldare al momento l'eventuale contravvenzione contestata dai vigili urbani.

Il Decreto Legge n. 69/13 (convertito in Legge 98/13, entrata in vigore il 21 agosto scorso) stabilisce infatti espressamente l'introduzione della moneta elettronica tra i pagamenti accettati dalle pattuglie stradali.

La condizione per pagare contestualmente la multa tramite bancomat o carta di credito è che gli agenti siano dotati di un terminale POS. La Polizia Stradale è già da tempo dotata di oltre 600 POS wireless distribuiti specialmente nella rete auto-

stradale e nei maggiori centri turistici in tutto il territorio nazionale, ma finora il pagamento digitale è stato utilizzato solo per chi è alla guida di un'auto con targa estera ed è fermato per un'infrazione. La diffusione di tali dispositivi è peraltro ancora molto limitata, anche se si fa strada presso gli uffici di Polizia Locale. Gli organi accertatori sono in attesa delle convenzioni con le banche, le poste e gli altri istituti finanziari e ci vorranno ancora alcuni mesi per estendere ed uniformare il servizio in tutto il territorio nazionale.

C'è inoltre un'altra novità riguardante la digitalizzazione delle multe: chi ha un indirizzo di posta elettronica certificata potrà ricevere i verbali senza spese. Il "Decreto fare" stabilisce che le procedure per la notifica dei verbali tramite

LA TOP TEN DELLE CONTRAVVENZIONI PIÙ CONTESTATE IN ITALIA

Divieto di sosta
Eccesso di velocità
Passaggio agli incroci col semaforo rosso
Guida senza casco
Uso del cellulare alla guida
Guida senza cinture di sicurezza
Passaggio in ZTL
Divieto di accesso
Sorpassi a destra
Guida sprovvista di documenti

Fonte: Associazione Contribuenti Italiani

web dovranno essere regolamentate da apposito provvedimento da emanarsi entro fine anno.

Auto aziendali e a noleggio

Nel caso in cui le infrazioni siano commesse alla guida di un veicolo con contratto di noleggio, l'organo accertatore viene informato dall'impresa di locazione o da soggetti terzi sulle generalità del soggetto contraente (persona fisica

CODICE DELLA STRADA: LA RIFORMA NON DECOLLA

Da almeno tre legislature si parla di aggiornare la normativa del Codice della Strada emanato nel 1992 e oggetto di innumerevoli interventi, specialmente a ridosso della stagione estiva, come confermato anche quest'anno. A fine luglio il Governo ha licenziato un ennesimo disegno di legge per ottenere la delega del Parlamento alla riforma il Codice. Con la ripresa dell'attività parlamentare, il Ddl dovrebbe essere assegnato alle competenti commissioni e si auspica un iter veloce. E' previsto che il Codice sia più snello, demandando a decreti di attuazione le importanti ed articolate parti relative ai veicoli e alle strade. E' previsto anche un riordino delle procedure per i ricorsi, eliminando la duplicazione (prefetto e giudice di Pace) delle Pubbliche Amministrazioni competenti.



FLEET MAGAZINE È SU LINKEDIN



o giuridica). La nuova normativa riveste pertanto generale interesse per il settore del renting nell'ambito dei rapporti con la clientela, considerando che il soggetto trasgressore, o l'obbligato in solido, può chiedere di avvalersi del pagamento ridotto della sanzione.

Se la contravvenzione è rilevata su strada con l'immediato accertamento da parte di agente o vigile, sarà ovviamente diretto interesse del conducente trasgressore avvalersi o meno di tale possibilità e il termine dei cinque giorni decorrerà dalla data del verbale di contestazione.

In caso diverso, riguardante cioè infrazioni non immediatamente contestabili commesse da soggetti locatari, è evidente che, in relazione al combinato disposto degli art. 196 e 201 del C.d.S. e dell'art. 386 del regolamento di esecuzione del C.d.S., il termine di cinque giorni per avvalersi della somma ridotta del 30% decorre dall'ulteriore notifica

regolarmente effettuata nei confronti di tali soggetti. I termini per la regolare notifica possono pertanto addirittura raddoppiare, arrivando ad un massimo di 180 giorni.

Uno degli aspetti più rilevanti è che la riduzione del 30 per cento è calcolata unicamente sull'importo della sanzione e non sulle spese di notifica ed è essenziale indicare esattamente l'importo diminuito, pena la perdita del diritto al pagamento ridotto. Per questo motivo, il Ministero dell'Interno ha inviato a tutti gli organi di polizia un'apposita tabella, indicando gli importi esatti. Il pagamento della sanzione, anche con la riduzione, preclude comunque la possibilità di presentare ricorso al prefetto o al giudice di pace (come stabilito dall'art 204 bis del C.d.S.). Nel caso in cui l'impresa di locazione fornisca servizi di pre-pagamento di sanzioni in nome e per conto del trasgressore, sarà pertanto opportuno che nell'ambito del rapporto contrattuale siano previste opportune specifiche clausole inerenti lo scambio dei dati relativi al cliente, al fine della responsabilità sanzionatoria.



VIOLAZIONI CHE NON CONSENTONO LA RIDUZIONE DEL 30%

Norma	Sanzione accessoria
Art. 6, c. 1, 3 e 12	Sospensione patente
Art. 10 c. 24	Sospensione patente
Art. 62, c. 7	Sospensione patente
Art. 70, c. 1 e 4	Confisca veicolo
Art. 83, c. 6	PMR non ammesso
Art. 86, c. 2	Confisca veicolo/sospensione patente
Art. 88, c. 3	PMR non ammesso
Art. 93, c. 7	Confisca veicolo
Art. 94 bis, c. 3	Confisca veicolo
Art. 96, c. 2 bis	Confisca veicolo
Art. 97, c. 5, 7 e 14	Confisca veicolo
Art. 97, c. 9	PMR non ammesso
Art. 100, c. 12	PMR non ammesso
Art. 104 c. 10, 11 e 13	Sospensione patente
Art. 113, c. 5	PMR non ammesso
Art. 114 c. 3 in rel. Art. 104 c. 10 e 11	Sospensione patente
Art. 114, c. 7	PMR non ammesso
Art. 116, c. 15 bis	Sospensione patente
Art. 117, c. 2, 2 bis e 5	Sospensione patente
Art. 124, c. 1 in rel. Art. 116, c. 15 bis	Sospensione patente
Art. 125, c. 3, 4 e 5	Sospensione patente
Art. 126, c. 3, 4 e 12 in rel. Art. 116, c. 15 bis	Sospensione patente
Art. 134, c. 1 e 2	Confisca veicolo
Art. 138, c. 12 in rel. Art. 125, c. 3	Sospensione patente
Art. 142, c. 9, 9 bis	Sospensione patente
Art. 143, c. 12	Sospensione patente
Art. 148, c. 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 16	Sospensione patente
Art. 168, c. 7, 8, 8 bis e 9	Sospensione patente/PMR non ammesso
Art. 176, c. 1, lett. C), d) e 22	Sospensione patente
Art. 176, c. 19	PMR non ammesso
Art. 179, c. 2, 2 bis - 1° periodo e 9	Sospensione patente
Art. 186, c. 2, lett. A) e c. 2 bis	Sospensione patente
Art. 186 bis, c. 3 in rel. Art. 186 c. 2 lett. A) e c. 2 bis	Sospensione patente
Art. 189, c. 1 e 5	Sospensione patente
Art. 192, c. 1, 2 e 4	PMR non ammesso
Art. 193, c. 4 bis	Confisca veicolo/sospensione patente
Art. 213, c. 2 ter e 4	Sospensione patente
Art. 214, c. 1	Sospensione patente
Art. 214, c. 8	Confisca veicolo
Art. 216, c. 6	PMR non ammesso
Art. 217, c. 6	PMR non ammesso/sospensione patente
Art. 218, c. 6	PMR non ammesso

Fonte: Ministero dell'Interno circolare 12 Agosto 2013