

Capitolo 0

La gestione dell'auto aziendale dipende sia da norme tecniche che da norme fiscali. Ecco perché sembra tutto così difficile. Questo libro ha la presunzione di indicare le possibili soluzioni su misura per l'impresa.

Quando ho iniziato la mia professione di progettista di allestimenti di autoveicoli e motoveicoli tutto avrei pensato, tranne che di scrivere un libro sulla deducibilità delle auto aziendali, a distanza di 36 anni. La mia esperienza di progettista mi ha costretto ad acquisire le conoscenze normative su diverse tipologie di allestimento che, nel tempo, i miei clienti mi hanno sottoposto per l'elaborazione e l'omologazione.

Così, la mia professione ha potuto spaziare in tante direzioni. Dalla progettazione di un cassone ribaltabile trilaterale alla installazione di una gru dietrocabina; da un autoveicolo destinato ad officina mobile alla trasformazione da autovettura ad autocarro. Proprio grazie all'esperienza maturata nelle modifiche degli interni di autoveicoli furgonati per l'uso, quali officine mobili, ho scoperto il mondo degli autoveicoli ad uso speciale, ed in particolare per uso ufficio, uso pubblicitario ed uso laboratorio mobile. Nel 1996 sono stato incaricato, da un grosso

importatore di allestimenti specifici (per allestire in modo modulare i furgoni ed adibirli ad officine mobili), di organizzare un convegno. Motivo dell'incontro: definire se fosse necessario procedere all'omologazione, o meno, di questi allestimenti in unico esemplare.

L'importatore lamentava che alcuni suoi clienti importanti, comprese società multinazionali come Enel e Telecom, non richiedevano questo collaudo, con ovvi scompensi di competitività rispetto ad altri allestitori che, nei loro preventivi, non conteggiavano l'onere della visita e prova in Motorizzazione.

Così, nel giugno del 1996, in una sala congressi di Rimini, mettemmo a confronto una platea di imprese che rappresentavano un parco di veicoli già allestiti di ben oltre 300mila unità, e un tavolo di relatori composto da un Direttore della Motorizzazione Civile, un Questore della Polizia Stradale, un funzionario della ASL ed il sottoscritto, quale moderatore.

Dagli interventi dei relatori, preparati a dare risposta a questo quesito, emerse subito chiaramente che l'obbligo del collaudo era indispensabile in base al disposto dell'articolo 78 del CDS. Così la discussione si spostò ben presto sul rappresentare al Ministero

una richiesta di deroga per consentire a queste imprese di regolarizzare un parco auto molto esteso.

Fui incaricato di redigere la richiesta.

Inserii quindi nell'istanza la domanda se la stessa normativa doveva essere applicata ad altri tipi di allestimenti. Le polizie municipali commissionavano ad imprese specializzate la trasformazione di determinati tipi di pulmini in una versione ad uso ufficio. Ciò consentiva di intervenire con l'attrezzatura sul luogo di incidenti che richiedevano i rilievi del caso.

La scelta di porre il quesito anche per questi allestimenti era dettata dal fatto che non c'erano, praticamente, riferimenti normativi.

La risposta del Ministero fu piuttosto veloce, e determinante per la mia attività futura.

Non solo non si concedevano proroghe, ma gli uffici ministeriali stavano predisponendo un DPR che prevedeva l'introduzione, nella lista dei veicoli ad uso speciale elencata nell'articolo 203 del Regolamento di attuazione al Codice della Strada, sia la classificazione di officina mobile che di uso ufficio.

Mi resi così conto di quanto fosse importante essere a conoscenza delle normative tecniche emanate dal Ministero dei Trasporti e della Motorizzazione ai fini delle modifiche di categoria di

particolari tipologie di allestimenti.

Allora, sapere per primo che da un pulmino immatricolato autovettura era possibile ottenere una omologazione quale veicolo ad uso speciale ufficio, oppure da un furgone realizzare un autoveicolo uso speciale officina mobile, fu per me molto positivo. Per diventare un consulente automotive che non aveva concorrenti sul mercato delle flotte aziendali, sarebbe stato sufficiente acquisire la conoscenza sulle norme fiscali. Così è stato.

Mantenermi costantemente aggiornato mi ha aperto la via ad una professione molto gratificante, e sono diventato un docente di migliaia di allievi.

É nata così la professione di consulente automotive.



Capitolo 3

Quando un autoveicolo per trasporto di persone come un'autovettura (categoria internazionale M1) può essere trasformato in un autoveicolo di categoria internazionale N1 (Autocarro e/o Autoveicolo ad uso speciale laboratorio, officina mobile o per fini pubblicitari).

Un'autovettura, come abbiamo visto, rientra tra le tipologie di autoveicoli della categoria internazionale M1.

Le differenze di costruzione sostanziali per determinare la possibile trasformazione di un'autovettura (categoria internazionale M1) in un autocarro o in un autoveicolo ad uso speciale (categoria internazionale N1) sono contenute in una direttiva europea. Quella più recente è la 2007/46 CE, che nell'allegato II al capo C punto 1 lettere i e ii definisce quanto segue:

Se un veicolo di categoria M1 soddisfa le seguenti condizioni:

i) il numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a 6; un «posto a sedere» è determinato dalla presenza sul veicolo di ancoraggi «accessibili» dei sedili; per «accessibili» s'intendono gli ancoraggi che possono essere

utilizzati. Per evitare che gli ancoraggi siano «accessibili», il costruttore deve impedirne materialmente l'uso, ad esempio coprendolo con piastre saldate o altri dispositivi fissi simili che non possano essere rimossi con gli attrezzi normalmente in uso;

ii) $P - (M + N \times 68) > N \times 68$ dove:

P = massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile, in kg

M = massa in ordine di marcia, in kg

N = numero di posti a sedere escluso quello del conducente.

Così configurato esso non è considerato come appartenente alla categoria M1 e quindi appartenente alla categoria N1.

Diventando un veicolo di categoria N1 e appartenente alle lettere d o g dell'articolo 54 del CDS lo stesso viene considerato un bene strumentale dell'attività.

Nel caso la vettura di partenza sia in possesso dei requisiti sopra indicati e quindi trasformabile, né il Ministero dei trasporti, né gli uffici della Motorizzazione possono vietarne la trasformazione.

Per verificarne la fattibilità, bisogna controllare in partenza il codice carrozzeria desumibile o alla lettera J.2 della carta di circolazione per un veicolo già circolante o al punto 37 del C.O.C. (Certificato di omologazione comunitaria) per il veicolo nuovo in disponibilità presso il concessionario.

Se in partenza i codici sono AC e AF allora la trasformazione è fattibile.

All'atto della progettazione potrebbe essere ridotto il numero dei posti totali in funzione della formula sopra indicata alla lettera ii) e in base alla nuova ripartizione delle masse in base alla nuova distribuzione delle stesse.

Nel caso si proceda alla trasformazione in unico esemplare da M1 in N1 quale autocarro è necessario installare un adeguato divisorio fisso e rigido, nelle modalità stabilite da un apposito Decreto Ministeriale.

Per l'allestimento ad uso pubblicitario è necessario installare un arredo fisso specifico consistente in un mobiletto per il trasporto del materiale pubblicitario, un tavolino per utilizzare attrezzature hardware ai fini promozionali ed una serie di accessori utili allo scopo e ai fini della sicurezza. Un estintore, uno sdoppiatore per più attacchi elettrici e materiale pubblicitario di tipo visivo, da applicare all'interno e/o all'esterno come tendalini o cartelle magnetiche.

Questa trasformazione si è resa necessaria anche in forza delle prescrizioni stabilite dall'Articolo 57 del Regolamento di attuazione al CDS.

Art. 57 Pubblicità sui veicoli (riferimento art. 23 CDS):

1) L'apposizione sui veicoli di pubblicità non luminosa è consentita, salvo quanto previsto ai commi 3 e 4, unicamente se non effettuata per conto terzi a titolo oneroso e se realizzata con sporgenze non superiori a 3 cm rispetto alla superficie del veicolo sulla quale sono applicate, fermi restando i limiti di cui all'articolo 61 del codice.

Sulle autovetture ad uso privato è consentita unicamente l'apposizione del marchio e della ragione sociale della ditta cui appartiene il veicolo.

Questo è quanto contemplano le norme tecniche stabilite dal Codice della Strada e dai Regolamenti comunitari.

Una variante dell'autoveicolo uso speciale per fini pubblicitari è rappresentata dai laboratori e officine mobili.

Ci sono allestitori specializzati che oggi garantiscono tutte le trasformazioni di autovetture con codice carrozzeria AC e AF in autocarro e/o autoveicoli ad uso speciale, realizzate a norma di legge.

