

3.1.2021
Non
Stato
DOCUMENTI ED EQUIPAGGIAMENTO DA TENERE A BORDO

I veicoli immatricolati in uno Stato estero che abbiano adempiuto le prescritte formalità doganali, sono ammessi a circolare in Italia per la durata di un anno.

Chi circola in Italia con i veicoli a motore deve tenere a bordo questi documenti:

- carta di circolazione;
- patente di guida di un Paese UE/EFTA che abiliti alla tipologia del veicolo che si guida.

Se si possiede una patente rilasciata da uno Stato estero non comunitario è necessario anche un permesso internazionale di guida o una traduzione giurata della patente;

- contratto di assicurazione stipulato in un Paese UE.

Prima di partire, i residenti in un Paese extra UE devono verificare con la propria

Compagnia di assicurazione se occorre procurarsi la carta verde o la polizza temporanea di frontiera.

I veicoli con targa rilasciata in un Paese extra UE devono apporre un adesivo con la sigla distintiva di tale Paese.

- Triangolo

È obbligatorio tenere a bordo il triangolo che va usato per segnalare la sosta di emergenza, mettendolo in posizione stabile ad almeno 50 metri dalla parte posteriore dell'autoveicolo fermo, se lo consente la lunghezza della strada. Diversamente, va collocato nella posizione più idonea per essere visto.

In caso di violazione, sono previste le seguenti SANZIONI PECUNIARIE (articolo 162, comma 5, Codice della Strada): da 41 a 169 euro. PUNTI PERSI:2.

Giubbotto o bretelle ad alta visibilità

In caso di incidente/guasto/discesa dal veicolo, fuori dai centri abitati, anche nelle piazzole di sosta e nelle corsie di emergenza, di notte o anche di giorno e comunque quando non si può essere scorti a sufficiente distanza, è obbligatorio indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità (da tenere nell'abitacolo del veicolo).

In caso di violazione, sono previste le seguenti SANZIONI PECUNIARIE (articolo 162, comma 5, Codice della Strada): da 41 a 169 euro. PUNTI PERSI:2.

CINTURE DI SICUREZZA

Le cinture di sicurezza sono obbligatorie per il conducente e tutti i passeggeri dei veicoli, compresi quadricicli e minicar.

In caso di violazione, sono previste le seguenti SANZIONI PECUNIARIE (articolo 172, comma 10, Codice della Strada): da 81 a 326 euro. PUNTI PERSI:5.

3.9.2021
Non Estetico

La metrologia è una scienza multidisciplinare che per i suoi scopi si deve confrontare, sia con aspetti prettamente teorici (es. fisica di base, matematica e statistica) che pratici (es. tecnologia meccanica, elettronica), sino alla corretta gestione aziendale (es. gestione dei laboratori, analisi costi-benefici).

La normativa che disciplina la metrologia legale ha la funzione di garantire la correttezza delle misure utilizzate per le transazioni commerciali e, più in generale, a garantire la pubblica fede in ogni tipo di rapporto economico e non tra più parti, attraverso l'esattezza della misura e nello specifico la legge prevede, a carico dei titolari degli strumenti di misurazione, una serie di obblighi.

In particolare è disposto che i titolari degli strumenti di misura devono curare il corretto funzionamento degli strumenti, provvedere alla verifica periodica degli stessi e al controllo metrologico legale, che, a cura degli Organismi in possesso dei requisiti previsti, viene effettuato sugli strumenti di misura dopo la loro messa in servizio, secondo la periodicità definita in funzione delle caratteristiche metrologiche o a seguito di riparazione che per qualsiasi motivo abbia comportato la rimozione di sigilli di protezione applicati sugli strumenti per garantirne l'integrità.

Gli impianti di pesatura sprovvisti del libretto metrologico e del contrassegno apposto in sede di verifica periodica, che in caso di bilance a funzionamento non automatico deve avvenire ogni 3 anni, sono pertanto, irregolari.

Per gli impianti di pesatura utilizzati per le misurazioni legali sono previste:

- la prova di pesatura con cui viene accertata la funzionalità dell'impianto mediante il caricamento di masse campione di valore certo;
- la prova di ripetibilità con cui si verifica la capacità della bilancia di fornire la stessa indicazione nel caso di più pesate successive dello stesso carico;
- la prova del carico decentrato che consiste nel verificare l'eventuale differenza di indicazione dello strumento in dipendenza dello spostamento sulla superficie del piano dello stesso carico.

Sotto questo aspetto fondamentali risultano le funzioni disimpegnate dagli organismi sovranazionali per dare regole comuni perché chiunque certifichi una misurazione si serva di strumenti perfettamente funzionanti

3.9.2021
Testo Verde extratt
Article 3 - Freedom to provide services

1. Any carrier for hire or reward referred to in Article 1 shall be permitted in accordance with this Regulation to carry out regular services, including special regular services and occasional services by coach and bus, without discrimination on grounds of nationality or place of establishment if he:

(a) is authorised in the Member State of establishment to undertake carriage by means of regular services, including special regular services, or occasional services by coach and bus, in accordance with the market access conditions laid down by national legislation;

(b) satisfies the conditions laid down in accordance with Community rules on admission to the occupation of road passenger transport operator in national and international transport operations; and

(c) meets legal requirements regarding the standards for drivers and vehicles as laid down, in particular, in Council Directive 92/6/EEC of 10 February 1992 on the installation and use of speed limitation devices for certain categories of motor vehicles in the Community (9), Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic (10) and Directive 2003/59/EC of the European Parliament and of the Council of 15 July 2003 on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers (11).

2. Any own-account carrier referred to in Article 1 shall be permitted to carry out the transport services pursuant to Article 5(5) without discrimination on grounds of nationality or place of establishment if he:

(a) is authorised in the Member State of establishment to undertake carriage by coach and bus in accordance with the market-access conditions laid down in national legislation; and

3.9.2021
Testo 3B
Administrative Law - the English experience

Under English Law government activities can be controlled through many means. The control by the courts is the area of concern of administrative law. Judicial review has helped in developing the concepts that control government action. Judicial review involves an array of diverse administrative decisions such as refusing a trading license, refusing entry to a foreigner into the country, the refusal of a building permit etc. These judicial review decisions are public law decisions as opposed to private law decisions because the review is done on the basis of rules which have evolved to deal with the public law function of the administration. The court acts to annul an administrative decision on the grounds of its illegality, not on grounds of rightness or wrongness of the decision. A typical example of an illegal decision is for the administration to act beyond the powers given to it by statute.

In England focus is given to the public law/private law distinction. Public law regulates the relations between individuals and government agencies and between government agencies. Private law regulates the relations of private persons. The distinction is necessary because it has been felt necessary to subject the government to a special regime of laws which can either give it greater freedom or restrain this freedom. In private law the role of the courts is essentially only to apply the law. Some government activities (contracts and torts) are of course also regulated by the private law regime. The public law nature of the activity does not depend solely on whether it is being exercised by a public authority but also on whether it is being exercised in the interest of a public function.

3.1-2021
Testo con estratti

TESTO GA
2ª PROVA
DAL ITALIANO
AL FRANCESE o TEDESCO

PUMS - Piano urbano della Mobilità Sostenibile

Il PUMS viene definito quale strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali. Il PUMS è chiamato a conseguire obiettivi macro e specifici riconducibili a 4 aree tematiche come indicato nella immagine sottostante.

Perché una nuova adozione? In un mondo che corre alla velocità della luce anche a Bolzano le condizioni al contorno sono mutate rapidamente. Diversi i fattori principali:

1. il referendum sul tram che ha dato un esito inequivocabile e di cui un'Amministrazione responsabile non può che prendere atto sostituendo il tram con linee di Metrobus elettrico;
2. la necessità di considerare come in un orizzonte di 10 anni (ovvero la durata di un PUMS) l'areale ferroviario inizierà certamente il suo processo di trasformazione trovandosi perlomeno nella fase di cantiere;
3. l'utilizzo dello strumento della convenzione con soggetti terzi per utilizzare in maniera efficiente (quindi ambientalmente sostenibile) parcheggi interrati già presenti ma sottoutilizzati, da rendere pertinenti, così da liberare superficie stradale da convertire all'uso ciclabile e pedonale;
4. l'inserimento di nuovi percorsi ciclabili ad alta valenza ricreativa come quello tra via della Vigna e Prati di Gries-Ospedale.

Fattori che hanno cambiato radicalmente il Piano, ma senza perdere di vista l'obiettivo: cercare di regalare a Bolzano una pianificazione di una mobilità finalmente adeguata al suo ruolo di capoluogo, snodo di tutte vie di comunicazione della provincia, oggi purtroppo ancora troppo spesso viluppo costretto da un territorio eccessivamente ridotto rispetto alla sua popolazione, ai suoi pendolari, alle sue attività economiche.

3.9.2021
Testo con
intretto.

La necessità di una nuova strategia turistica europea

Il turismo è uno dei settori più colpiti dalla pandemia. Impiega circa 27 milioni di persone e rappresenta circa il 10% del PIL dell'UE, ma al momento sono sei i milioni di posti di lavoro a rischio. L'Europa, la prima destinazione turistica mondiale, ha accolto il 66% in meno di turisti internazionali nella prima metà dell'anno e il 97% in meno nella seconda. Per questi motivi gli eurodeputati hanno approvato una nuova strategia europea per rendere il turismo più sicuro e più sostenibile e favorirne la ripresa nel periodo post-pandemia. La nuova strategia dovrebbe includere anche un certificato di vaccinazione comune. Con l'estate alle porte, vogliamo evitare gli errori del passato e mettere in atto misure comunitarie coordinate e uniformi, così da facilitare i viaggi, ma senza costi per i cittadini.

Nella relazione si afferma che un sostegno finanziario continuo e a breve termine è essenziale per la sopravvivenza del settore e, pertanto, i paesi dell'UE vengono esortati affinché includano anche i viaggi e il turismo nei loro piani di ripresa COVID. Nella relazione viene proposta l'opzione di valutare l'introduzione di investimenti pubblici e privati per la digitalizzazione e la modernizzazione generale del settore e viene suggerita l'idea di ridurre temporaneamente le aliquote IVA sui servizi di viaggio e turismo.

Per ripristinare la libertà di movimento, nella relazione viene proposta anche l'introduzione di un certificato di vaccinazione comune, che potrebbe diventare un'alternativa ai test PCR e ai requisiti di quarantena. Secondo quanto affermato nella relazione, inoltre, la quarantena dovrebbe essere usata come ultima risorsa. In linea con quanto viene suggerito nella relazione, il 17 marzo la Commissione europea ha proposto l'introduzione di un "certificato verde digitale".

3.9.2021

Tracce Uon
estratto

TESTO 4 B

2^A PROVA

DAL FRANCESE

AU ITALIANO

Que signifient les termes "prévention routière" et "sécurité routière" ?

Les termes "sécurité routière" et "prévention routière" sont deux synonymes se référant au même concept, à savoir éduquer, sensibiliser et informer les différentes catégories d'usagers de la route (conducteurs de véhicules motorisés, cyclistes, piétons, ...) sur l'ensemble des risques liés à la conduite sur le réseau routier public, ainsi que les facteurs qui peuvent grandement influencer la concrétisation de ces risques et provoquer des accidents, comme l'alcool, la fatigue, la vitesse, ...

Différents organismes ont pour mission de sensibiliser le public aux différentes questions liées à la sécurité routière.

La Délégation à la sécurité routière a été créée sous le nom de Direction de la sécurité et de la circulation routière en 1982, en tant qu'organe rattaché au ministère du matériel. Renommée Délégation à la sécurité routière en 2008, elle a été combinée au ministère de l'intérieur 4 ans plus tard.

Le Délégué à la sécurité routière est nommé par le Premier Ministre et participe au Comité Interministériel de la sécurité routière, présidé par le Premier Ministre.

L'association Prévention Routière, association fondée sous le régime de la loi 1901, a été créée en 1949 puis reconnue d'utilité publique dès 1955. Son objectif est alors déjà de réduire le nombre d'accidents sur les routes françaises, en se concentrant sur la réalisation d'actions de sensibilisation locales.

De nombreux autres organismes ont ensuite vu le jour, toujours avec la même mission de faire connaître au grand public les risques, les dangers et les bons gestes à connaître relatifs à la conduite.

Tous ces organismes oeuvrent de concert pour rendre la route plus sûre et agréable pour tous les usagers par le biais d'actions de communication, de sensibilisation ou encore de contrôle.

En tant qu'association reconnue d'utilité publique, l'association Prévention Routière réalise différentes missions, notamment :

l'éducation à la sécurité routière dans les établissements scolaires et dans les classes de tous niveaux ; la sensibilisation à la prévention routière par le biais de campagnes médias, que ce soit sur internet, sur les réseaux sociaux ou encore à la télévision (comme les campagnes de sensibilisation sur le fait de fumer ou de téléphoner au volant) et la formation des conducteurs, notamment suite à des infractions répétées au Code de la route

All. n. 13

TESTO 5B

DAL FRANCESE ALL'ITALIANO

30-1-2021

Traccia con
entrate

Teste 2

Pour la première fois en Europe, le code de la route et le code des transports s'adaptent à l'arrivée des véhicules autonomes en France.

L'émergence des véhicules équipés de systèmes de conduite automatisée fait évoluer les codes de la route et des transports. La France devient le premier pays européen à mettre en place un cadre réglementaire complet pour la circulation des véhicules autonomes. Basée sur trois principes fondateurs - sécurité, progressivité, acceptabilité - la stratégie nationale pour le développement du véhicule autonome, publiée en mai 2018, a placé l'innovation technique et réglementaire au centre des actions publiques. La mobilisation totale de l'écosystème français (administrations, organisations de collectivités locales, industriels et opérateurs de transports) a permis la publication d'un décret adaptant les dispositions du code de la route et du code des transports pour permettre la circulation sur les routes de France des véhicules équipés de systèmes à délégation de conduite dès leur homologation, et des systèmes de transport routier automatisés sur parcours ou zones prédéfinis dès septembre 2022.

Le décret paru ce jour adapte le régime de responsabilité pénale pour permettre au conducteur de dégager sa responsabilité dès lors que le système de conduite automatisé fonctionne conformément à ses conditions d'utilisation. Les modalités d'interaction entre le conducteur et le système de conduite automatisé, ainsi que les manœuvres d'urgence que le système peut être amené à effectuer automatiquement, sont également définies. Il précise enfin le niveau d'attention attendu de la part du conducteur sur son environnement de conduite lorsqu'un système de conduite est activé.

« Avec ce décret, nous faisons un pas de plus vers la mobilité du futur. La France s'impose comme l'un des premiers pays à adapter son droit aux véhicules autonomes. » a déclaré Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports.

3.9.2021
Traduzione est. H

TESTO GC
DAL TEDESCO
ALL' ITALIANO

Leitfaden EU- Förderung für den Tourismussektor (2014/2020)

Dieser Leitfaden wurde aus verschiedenen Gründen verfasst, wobei an erster Stelle die strategische Bedeutung zu nennen wäre, die der Fremdenverkehr für die Europäische Union hat. Als drittgrößter Wirtschaftszweig der EU hat der Tourismus erheblichen Einfluss auf das Wirtschaftswachstum, die Beschäftigung und die gesellschaftliche Entwicklung. Die hohe Bedeutung dieser Branche lässt sich auch aus Artikel 195 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ableiten, dem zufolge die Union die Maßnahmen der Mitgliedstaaten unterstützt, ergänzt und koordiniert.

Der Bedarf nach einem besonderen Leitfaden resultiert ferner aus den vielfältigen Anforderungen des Tourismussektors und der großen Bandbreite an thematischen Programmen der EU, die folglich für eine Förderung in Betracht gezogen werden können. Die zahlreichen unterschiedlichen Akteure des Sektors mit ihren mannigfaltigen Bedürfnissen wurden über die Jahre mit diversen Förderprogrammen unterstützt. Dank ständiger Vereinfachungsbestrebungen ist es zunehmend leichter geworden, Informationen über viele Programme zusammenzutragen und zu verarbeiten. Für öffentliche und private Unternehmen, die unter hohem Arbeitsdruck Tourismusdestinationen vermarkten oder Tourismusdienstleistungen entwickeln, stellt dies aber nach wie vor eine Herausforderung dar.. Zu den Akteuren, die einen unmittelbaren Beitrag zur touristischen Wertschöpfungs-/Lieferkette leisten, gehören in der Tat Marketing- und Werbeagenturen; Reisebüros, Online-Buchungsvermittlungsdienste und Tourenanbieter; Verkehrsunternehmen; Beherbergungsbetriebe; Restaurants und Cafés; Betreiber von Attraktionen (Themenparks usw.); Konferenz- und Eventanbieter und Destinationsmanagementorganisationen. Subsektoren, die einen indirekten Beitrag leisten, sind zum Beispiel Unternehmen, die spezielle Schulungs- oder Prüfungsleistungen anbieten.

In dem vorliegenden Leitfaden werden praktische Fragen rund um die wichtigsten Förderprogramme der EU für den Tourismussektor behandelt: Welche Maßnahmen im Tourismusbereich sind förderfähig? Wer kann eine Förderung beantragen? Welche Finanzierung kommt in Frage und wie hoch fällt sie aus? Wie wird der Antrag gestellt und zu welchem Zeitpunkt?

3.9.2021
Tweede wo.
Grafisch

TESTO 4C
2^a PROVA
DAL TEDESCO ALL' ITALIANO

Nachhaltige Mobilität

Südtirol soll zur Modellregion für **nachhaltige alpine Mobilität** werden. Das Projekt Green Mobility umfasst alle Formen der nachhaltigen Mobilität, vernetzt sie miteinander, bereitet den Boden für Innovationen und lanciert neue Projekte. Aufbauend auf einem gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehr soll Mobilität auch so nachhaltig wie möglich gestaltet werden und somit zur Aufrechterhaltung der hohen Lebensqualität in Südtirol, zur Steigerung der touristischen Attraktivität, zur Aufrechterhaltung bzw. Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit sowie zur Erschließung technologischer Wirtschaftssektoren beitragen. Schwerpunkte sind dabei die Bereiche **Elektromobilität**, **Radmobilität** und **Intermodalität**. Im Vordergrund stehen vor allem eine **optimale Vernetzung** und der Ausbau der verschiedenen **nachhaltigen Mobilitätsformen** (Fußverkehr, Radmobilität, Öffentlicher Personennahverkehr) sowie eine Weiterentwicklung des motorisierten Individualverkehrs hin zu emissionsarmen Lösungen, wobei die Elektromobilität eine zentrale Rolle einnimmt.

E-test days

670 Bewerber wollten 2018 im Rahmen der eTestDays ein **Elektroauto** testen, bei 61 Unternehmen und Betrieben stand tatsächlich vier Tage lang ein E-Auto für **Probefahrten** im Firmenhof zur Verfügung. Nun startet die zweite Auflage der eTestDays und damit gibt es eine neue Chance, sich von der Alltagstauglichkeit, dem Nutzen und der Wirtschaftlichkeit der E-Autos zu überzeugen.

"Einsteigen, losfahren und sich von der Kraft, der Lautlosigkeit und dem Fahrgefühl eines E-Fahrzeuges überzeugen lassen: Elektromobilität muss ausprobiert werden, um den Weg in die Köpfe der Menschen zu finden. Die Aktion **eTestDays** zielt genau darauf ab, nämlich Faszination für diese **innovative** Technologie zu wecken", erklärt Mobilitätslandesrat **Daniel Alfreider**.