

## SENSO UNICO



### Aumentano i controlli, la direzione è giusta ma serve di più

#### In primo piano



Tachigrafo, nuovi obblighi formativi per le aziende di autotrasporto

pagina 4



Finanziamenti, novità su Fondo di garanzia e Sabatini bis

pagina 6



Multe, chiarimenti su pagamenti online e guida senza patente

pagina 8



Sistri, sanzioni ridotte ma prosegue nel 2016 il "doppio binario"

pagina 12



Il retrofit, riqualificazione elettrica dei veicoli, è legge

pagina 20



Dal territorio: focus Piemonte, Liguria, Emilia-Romagna

pagina 36



TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com



# il giornale e il quotidiano online dei trasportatori e di chi viaggia

tutta l'attualità sul mondo dei trasporti a portata di mano e di click



[www.trasportonotizie.com](http://www.trasportonotizie.com)

[info@trasportonotizie.com](mailto:info@trasportonotizie.com)



TNtrasportonotizie



NotizieTN



TNtrasportonotizie



**TN 1/2016 • Anno XVIII**

Aut. Trib. di Cuneo n. 535 dell'11/12/2000



Testata associata all'Unione  
Stampa Periodica Italiana

**Proprietario ed Editore**

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

**Direttore Responsabile**

Secondo Sandiano

**Redazione**

Francesca Vinai, Marco Dalmasso  
Fabrizio Civallo, Gabriella Tomasi

**Collaboratori**

Ivan Catalano, Davide Calvi,  
Gabriele Gubbelini, Giorgio Pasetti,  
Lorenzo Pittaluga, Fabio Rubero,  
Giancarlo Tavella, Gianni Toldo

**Amministrazione**

Ilaria Ponzio

**Redazione e pubblicità**

Corso Soleri 3, 12100 Cuneo  
Tel.: 0171 412816 • Fax: 0171 426964  
Email: info@trasportonotizie.com

**Stampa**

Tipolitografia Europa, Cuneo

**Web e pagine social**



trasportonotizie.com



TN - Trasportonotizie



NotizieTN

*Tutti i diritti riservati. È vietata la pubblicazione, anche parziale, senza l'autorizzazione dell'Editore. Nell'eventualità che testi e illustrazioni di terze persone siano riprodotti in questa pubblicazione, l'Editore è a disposizione degli aventi diritto non citati. In assenza di specifico accordo scritto fra le parti, i collaboratori della testata forniscono a titolo gratuito il materiale per la pubblicazione, che diventa proprietà dell'Editore anche per usi futuri.*

**SOMMARIO**

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 12. **NORME E ISTITUZIONI**
- 20. **L'INTERVISTA**
- 22. **EVENTI**
- 23. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 24. **CAMION DA VETRINA**
- 25. **LA TUA VOCE**
- 29. **CONSULENTI**
- 29. **Legale**
- 31. **L'opinione**
- 32. **Legale**
- 34. **Fisco**
- 36. **DAL TERRITORIO**
- 36. **Qui Piemonte**
- 37. **Qui Liguria**
- 38. **Qui Emilia-Romagna**

**EDITORIALE**

Fabio Rubero



**ANNO NUOVO, ABITUDINI VECCHIE**

Sì, è vero, quest'anno sono stati decisamente più contenuti rispetto a quanto accadeva gli anni scorsi però immancabilmente, lo scorso 1° gennaio, sono scattati gli aumenti autostradali insieme a quelle dei principali trafori, crecchia quasi sempre imprescindibili per chi lavora anche all'estero. Se, da una parte, è apprezzabile il fatto che, come detto, quest'anno gli aumenti sono stati piuttosto contenuti, rimane tuttavia incomprensibile il fatto che, da tempo immemore ormai, ogni 1° gennaio le tariffe di queste infrastrutture debbano per forza, sempre e comunque, aumentare. Incomprensibile ancor di più se si considera il fatto che la qualità del

servizio è tutt'altro che eccellente e soprattutto non migliora di anno in anno così come dovrebbe essere visto che, proprio ad una migliore qualità del servizio, secondo i titolari e gestori delle infrastrutture, sono tesi gli aumenti tariffari. In un momento storico di particolare difficoltà economica nel quale l'economia è ancora sostanzialmente ferma e in cui tutti, più o meno, cercano di fare almeno qualche piccolo sacrificio in nome della collettività, non sarebbe brutto se anche coloro i quali gestiscono le infrastrutture autostradali dessero il buon esempio. Il 1° gennaio 2017 è lontano, fateci un pensiero.

Francesca Vinai



Marco Dalmasso



## Nuove norme sul cronotachigrafo

### Gli obblighi per l'azienda di autotrasporto

A partire dal 2 marzo 2016 sono applicabili le nuove norme sull'uso del cronotachigrafo, introdotte dal Regolamento europeo 165/2014/UE.

Quali sono le novità principali?

I punti più significativi del Regolamento riguardano l'**attribuzione di responsabilità in caso di violazioni** (art. 33). Da marzo, le imprese di trasporto hanno l'obbligo di:

- fornire ai propri conducenti una formazione e istruzioni adeguate in merito al buon funzionamento dei tachigrafi, effettuando controlli pe-

riodici sull'operato degli autisti;

- non incentivare i propri autisti - direttamente o indirettamente - ad usare in maniera impropria lo strumento;
- rilasciare ai conducenti in numero sufficiente i fogli di registrazione omologati;
- provvedere affinché la stampa dei dati provenienti dal tachigrafo, in caso di ispezione da parte di un agente, possa effettuarsi correttamente.

Qualora vengano meno questi punti, le imprese di trasporto saranno giudicate responsabili per le infrazioni commes-

se dai loro conducenti o dai conducenti sottoposti a loro disposizione.

Tuttavia, come specifica il Regolamento, gli Stati membri possono decidere, con normative nazionali, di attribuire la **responsabilità alle imprese solo in casi specifici**, ossia quando le aziende:

- non formano i conducenti sul funzionamento del tachigrafo;
- concedono premi o maggiorazioni salariali sulla base delle distanze percorse e/o del volume delle merci trasportate;
- organizzano l'attività degli autisti violando i tempi di riposo;



carte  
carburante

carte  
prepagate

buoni  
car wash\*



\* disponibili solo nell'impianto di Boves

sconti riservati a tutti i soci Assotrasporti

Via Santuario 18/C, Boves (CN)

S.P. 661 km 59+352, Murazzano (CN)

Via Firenze 31 - S.P. 31 km 0+536, Feisoglio (CN)

Fraz. Gamellona 10, Sale San Giovanni (CN)

Via Valle Grana 16, San Rocco Bernezzo (CN)

dalla parte  
dell'ecologia

- smaltimento rifiuti industriali
- trasporto rifiuti
- noleggio cassoni scarrabili
- rimozione e smaltimento coperture in amianto
- distribuzione gasolio da riscaldamento
- distribuzione gasolio agricolo e autotrazione
- produzione pellet

[www.saced.com](http://www.saced.com)

- non forniscono opportune istruzioni sul rispetto dei tempi di guida e di riposo.

Restano invece in *standby* le disposizioni per l'introduzione dei cosiddetti "tachigrafi intelligenti", dotati di tracciabilità satellitare.

Il loro montaggio diventerà obbligatorio soltanto su veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore di un Regolamento specifico, ancora al vaglio.



### CHI È ESENTATO DALL'USO DEL CRONOTACHIGRAFO?

Alcune norme del Regolamento UE n. 165/2014 sono in vigore già da marzo 2015. Da allora è applicabile una deroga all'uso del cronotachigrafo (dunque al rispetto dei tempi di guida e riposo), che riguarda i **trasportatori di cose in conto proprio**.

Infatti, non è obbligatorio utilizzare il cronotachigrafo nel caso di veicoli o combinazioni di veicoli fino a 7,5 tonnellate, con cui il conducente trasporta materiali, attrezzature o macchinari che gli sono utili nell'esercizio della sua professione, entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa. Il tutto a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.

Invece, sono sempre obbligati ad utilizzare il cronotachigrafo:

- l'autotrasportatore di cose in **conto terzi**;
- il conducente di un veicolo appartenente ad un'impresa commerciale che, in un raggio di 100 km, guida un autocarro fino a 7,5 tonnellate per trasportare **merci vendute o destinate alla vendita**;
- il conducente di un analogo veicolo appartenente ad un'impresa artigiana, se trasporta materiali, attrezzature o macchinari che servono a soddisfare le esigenze di **altri dipendenti della stessa impresa** e non del conducente.

## Trasporti eccezionali e internazionali I divieti di circolazione per il 2016

Sono stati resi noti i **divieti di circolazione in autostrada** validi nel 2016, rivolti ai veicoli adibiti a **trasporti eccezionali**. I nuovi divieti integrano il calendario di cui vi abbiamo dato notizia sullo scorso numero di TN Trasportnotizie.

A comunicarli è stata l'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (Aiscat), in una direttiva indirizzata alle società concessionarie delle autostrade.

Inoltre, l'Unione internazionale dei trasporti su strada (UIR) ha diffuso i **divieti in vigore nei principali Stati europei** nell'anno in corso.

La nostra redazione ha tradotto tutti i documenti e ha raccolto i divieti, Stato per Stato, in una comoda lista da consultare online.

Dove trovarla? Sul nostro sito web.

Andate su [trasportnotizie.com](http://trasportnotizie.com) e cliccate sul riquadro "Divieti di circolazione" nella colonna destra della *home page*.

Potrete così scoprire (come da immagine a lato) tutti i dettagli sui divieti:

- integrativi per i trasporti eccezionali sulle nostre autostrade nel 2016;
  - in vigore quest'anno all'estero.
- Troverete, inoltre, il calendario dei divieti di circolazione generali in vigore in Italia per i mezzi pesanti.

## Finanziamenti alle imprese di autotrasporto

### Novità su Fondo di garanzia e Sabatini bis

**D**al 7 gennaio è di nuovo operativa la Sezione speciale del **Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese**, dedicata all'autotrasporto.

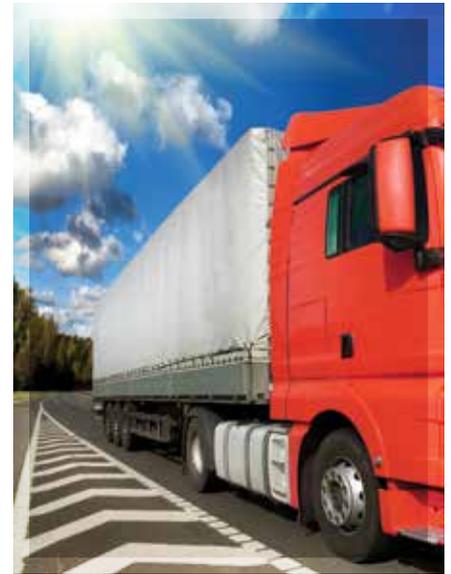
La Sezione speciale, istituita nel 2009 con Decreto interministeriale, era ferma dallo scorso settembre, dopo che il Medio Credito Cooperativo aveva annunciato l'esaurimento delle risorse.

Ora il Fondo di garanzia è stato rifinanziato con 13 milioni di euro. Non solo, le imprese beneficiano di due novità:

- la concessione della garanzia diretta fino all'80% del finanziamento;
- l'utilizzo del Fondo anche per garantire i finanziamenti della Sabatini bis.

Proprio in tema di **Sabatini bis**, il Ministero dello sviluppo economico ha parzialmente ammesso che gli autotrasportatori possano usufruire della Sabatini per **rinnovare il parco veicoli**. Ricordiamo che la Sabatini bis, varata nel 2013, consente alle imprese di acquistare, con un finanziamento a tasso agevolato, attrezzature e macchinari nuovi di fabbrica destinati all'uso produttivo.

A marzo dello scorso anno, il Governo estese l'applicabilità della Sabatini bis all'autotrasporto, inizialmente escluso. Ma con una precisazione: un autotrasportatore non avrebbe potuto fruire del contributo per acquistare uno o più automezzi in sostituzione di quelli



già in suo possesso.

Ora il Ministero dello sviluppo economico apre a questa possibilità.

Un'azienda di autotrasporto può beneficiare della Sabatini bis per rimpiazzare un veicolo del proprio parco con uno nuovo, purché quest'ultimo sia dotato di **caratteristiche superiori** rispetto al precedente.

Infatti un simile acquisto - spiega il Ministero - contribuirebbe a potenziare la competitività dell'azienda e, in quanto tale, è meritevole di ricevere finanziamento con la Sabatini bis.



**SCOPRI LA NUOVA GAMMA DI VOLVO TRUCKS**

### Volvo Truck Center

Via Colle Nava, 44  
Magliano Alpi (CN)  
Tel. 0174622601

Via Laghi di Avigliana, 113  
Busca (CN)  
Tel. 0171946747

Strada Ronco, 19  
Tortona (AL)  
Tel. 0131862618

Volvo Trucks. Driving Progress



## Fumare al volante ed esportare veicoli

### Nuovi divieti e controlli in vigore

**N**uove norme in vigore relative a circolazione stradale e divieto di fumo.

Le novità giungono dalla Legge di Stabilità 2016, che modifica alcuni articoli del **Codice della strada**, e dal Decreto legislativo 6/2016, in vigore da inizio febbraio.

Nei riquadri proponiamo una sintesi delle variazioni introdotte, che il Ministero dell'interno ha illustrato in una Circolare dell'11 febbraio.

#### Fumo alla guida

È in vigore il divieto di fumare a bordo degli autoveicoli (restano esclusi ciclomotori e motoveicoli) per il **conducente**, in sosta o in movimento, e per i **passengeri**, in presenza di minori di 18 anni e di donne incinte.

La sanzione per mancato rispetto del divieto va da 27,50 a 275 euro, raddoppiata nel caso in cui l'infrazione avvenga in presenza di una donna in evidente stato di gravidanza o di bambini fino a 12 anni.



#### Esportazione di un veicolo all'estero

La definitiva esportazione di un veicolo al di fuori del nostro Paese può avvenire solamente ai fini di una **reimmatricolazione** nello Stato di destinazione.

L'obiettivo è ridurre i casi di elusione fiscale sui veicoli attraverso dichiarazioni fittizie di esportazione.



#### Sanzioni senza contestazione immediata

Viene ampliato l'elenco delle violazioni al Codice della strada verificabili da remoto, ossia tramite apposite apparecchiature, approvate espressamente a tale scopo.

Le nuove infrazioni che possono essere accertate senza contestazione immediata sono la mancanza di **revisione**, l'assenza di **copertura assicurativa** e il **sovraccarico** dei veicoli.



**ASSOTRASPORTI**

**RILASCIA:**

- **POLIZZE RC PROFESSIONALE** nei nuovi termini stabiliti dalla legge
- **POLIZZE FIDEIUSSORIE** per attestazioni della capacità finanziaria



199.302013 • 348.8827231

info@assotrasporti.eu

## Pagamenti online delle multe

### Quale giorno risulta effettuato il versamento?

Con il diffondersi di nuove modalità di pagamento delle **multe**, sorge il dubbio sui tempi di accredito e incasso dei versamenti da parte degli organi di polizia.

Un dubbio importante, se consideriamo che il trasgressore del Codice della stra-

da (obbligato a pagare la multa entro 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione) ha solo cinque giorni di tempo per effettuare il pagamento ridotto del 30%.

Se il trasgressore effettua un bonifico via Internet, **quando si compie l'accre-**

#### dito effettivo?

L'effetto liberatorio scatta la data stessa in cui effettua il versamento online o la data in cui quest'ultimo viene incassato, spesso alcuni giorni dopo?

Il Ministero dell'interno ha fatto chiarezza in gennaio, con la Circolare n. 300. Se la multa è pagata in **contanti**, su strada o presso l'ufficio da cui dipende l'agente accertatore (polizia stradale, polizia locale, carabinieri, ecc.), la somma viene incassata il giorno stesso del pagamento, con immediato valore liberatorio per il trasgressore.

Anche se la multa è pagata tramite **conto corrente postale**, il versamento è incassato il giorno stesso.

Invece, se si paga con conto corrente bancario, bonifico bancario o altri strumenti di **pagamento elettronico** (grazie all'*home banking*), l'incasso della somma e dunque l'effetto liberatorio per il pagatore si hanno soltanto alla data di accredito dell'importo sul conto dell'organo accertatore.



## Guida senza patente, multe salatissime da febbraio

Dal 6 febbraio addio a 41 reati, cancellati dal Governo con due Decreti sulla **depenalizzazione**. In sostanza, le fattispecie che fino ad inizio febbraio avevano rilevanza penale, sono diventati illeciti civili e amministrativi puniti con multe.

L'obiettivo della depenalizzazione è di sgravare il sistema penale, alleggerendo il lavoro delle aule di giustizia, e di garantire alle Casse dello Stato più entrate, grazie alle nuove sanzioni pecuniarie.

Tra i reati depenalizzati, anche la **guida senza patente**. Ci riferiamo ai casi in cui un conducente si mette al volante senza aver conseguito la patente oppure guida

senza patente perché gli è scaduta o perché gli è stata revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti fisici e psichici.

Fino ad inizio febbraio, la guida senza patente era

reato penale, punito (ai sensi dell'art. 116, comma 15, del Codice della Strada) con un'ammenda da 2.257 a 9.032 euro. Ora la pena dell'ammenda è sostituita dalla ben più gravosa san-

zione amministrativa pecuniaria, variabile **da 5.000 a 30.000 euro**.

Ma in caso di **recidiva** nel corso di un biennio, la guida senza patente torna ad essere un reato penale, punibile con l'arresto fino ad un anno.

Invece, non rientra nella fattispecie di "guida senza patente" l'ipotesi di **chi ha la patente ma dimentica di portarla con sé**.

In caso di controllo, il conducente non rischia né le salatissime sanzioni di cui sopra né l'arresto; dovrà invece pagare una multa variabile **da 41 a 169 euro** e dovrà presentarsi al comando di polizia per esibire la patente.



## Strade con limite di massa

### Chi paga le sanzioni per sovraccarico?

**T**alvolta i mezzi pesanti in città percorrono strade che sono ad essi interdette, per via del divieto di transito oltre un certo limite di massa.

Ricordiamo che i limiti di carico sono commisurati alla portata della strada, per garantirne l'integrità: un eccessivo carico causato dal passaggio di veicoli pesanti potrebbe provocare il dissesto del manto stradale e generare pericoli per la sicurezza.

Un veicolo con massa eccedente il limite previsto che percorre la strada soggetta a limitazioni va incontro a contravvenzione.

Maggiore è l'eccedenza, più gravi saranno l'entità dell'infrazione e la conseguente pena. Infatti, l'indennizzo da corrispondere all'ente proprietario della strada è proporzionale al livello di infrazione.

Ma chi paga?

Entra in gioco la cosiddetta "corresponsabilità condivisa", prevista dall'articolo 167, comma 9, del Codice della Strada. In base a questo principio, le sanzioni amministrative previste "si applicano sia al **conducente** che al **pro-**

**prietario del veicolo**, nonché al **committente**, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo". Pertanto le Forze dell'Ordine dovrebbero sin da subito contestare la sanzione alla totalità dei responsabili.



# OLI-CARB



Stazioni di Servizio - Fornitura Prodotti Petroliferi Autotrazione, Riscaldamento, Agricoltura, Lubrificanti

Sede : Via Don Orione, 39 - 12042 - Bra (CN)  
Tel: 0172.436611 - Fax: 0172.422000  
Mail: [info@olicarb.it](mailto:info@olicarb.it) Web: [www.olicarb.it](http://www.olicarb.it)



Stazioni di Servizio - Rete operativa

TORINO - S.P. 175 Km3+937 Area Sito Caat  
NOVARA - S.P. 229 Km 6+967 per Caltignaga - Statale Lago D'orta  
VERCELLI - S.P. 230 Km 37+730 Zona Commerciale  
CARISIO (VC) - S.P. 230 Km 17+900 - Uscita Autostrada TO-MI , direzione Biella  
SCARMAGNO (TO) - Uscita Autostrada TO-AO  
CHIVASSO (TO) - S.P. Milano-Chivasso - Km 25+550  
CHIERI (TO) - Strada PADANA INFERIORE S.P. 10 - Km 18+734  
VALPERGA (TO) - S.P. 13 di FRONT - Loc. Rolandi



Unità Locali e Depositi

Bra (CN) - Alba (CN) - Canale (CN) - Chieri (TO) - Moncalvo (AT) - Volpiano (TO)

Carte Carburante

Ricaricabili ed a Credito  
Contattaci per informazioni.



**DISTRIBUZIONE**  
**OLI-CARBURANTI**  
S.P.A.

# Autostrade, pedaggi più cari da gennaio

## Ma il rialzo frena rispetto agli anni scorsi

Come consuetudine da diversi anni, anche nel 2016, precisamente dal 1° gennaio, sono entrati in vigore gli adeguamenti tariffari dei pedaggi autostradali in Italia.

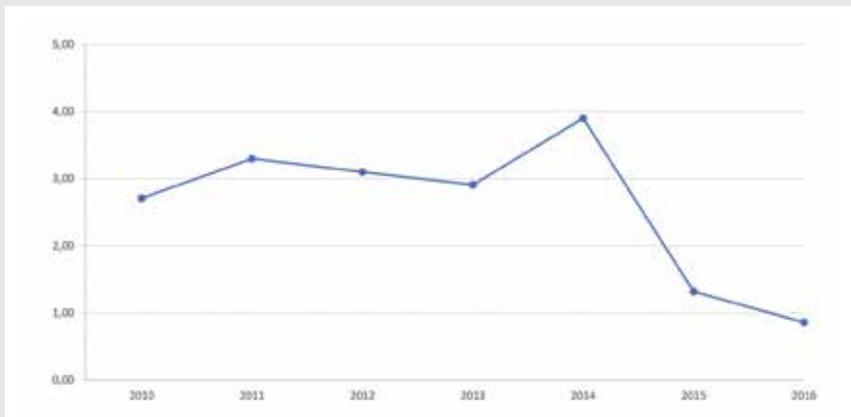
Si tratta, però, di un rincaro più lieve rispetto a quello degli ultimi anni (per maggiori dettagli si veda il grafico sotto).

A fronte di un rialzo medio per l'intera rete autostradale del 3,9% registrato nel 2014 e dell'1,32% nel 2015, quest'anno l'aumento medio risulta pari allo **0,86%**.

Gli aumenti riguardano soltanto sei tratte autostradali, mentre sono stati



### I RINCARI AUTOSTRADALI DEGLI ULTIMI ANNI (2010-2016)



Il grafico mostra gli **aumenti medi** (in percentuale) dei pedaggi autostradali in Italia, ciascuno **rispetto all'anno precedente**.

Dal +2,71% del 2010 fino al +0,86% del 2016, il rincaro maggiore negli ultimi anni si è registrato nel **2014** (+3,90% rispetto al 2013).

Come detto, si tratta di incrementi medi. Su diverse tratte autostradali gli aumenti sono stati ben più gravosi, come sulle **autostrade valdostane e venete**.



## Localizza i tuoi mezzi ovunque siano.

Controlla e Risparmia Con Wi-Tek Group.

- ✓ Localizza in tempo reale mezzi ed operatori
- ✓ Consulta lo storico dei percorsi
- ✓ Monitora i consumi di carburante
- ✓ Invia comunicazioni e missioni agli operatori
- ✓ Visualizza ed esporta report riassuntivi
- ✓ Ricevi alert SMS/email personalizzati.

a partire da **0,49€**

Richiedi una prova gratuita per 30 Giorni senza impegno.

0172-1918222

www.wi-tek.it

info@wi-tek.it

Autoregistrato Partner **assotek** per le soluzioni di gestione

Wi-Tek via tecnologia Con-Globe



**Wi-Tek**  
www.wi-tek.it

Offerta valida per tutti gli associati **ASSOTRASPORTI**: 2 mesi di canone gratuiti su ogni nuova attivazione.

provvisoriamente sospesi per le società concessionarie per le quali è in fase di aggiornamento il piano economico finanziario; l'eventuale adeguamento tariffario sarà posticipato all'approvazione di tali piani.

Nel dettaglio, ecco le autostrade che da gennaio applicano pedaggi più cari e la relativa percentuale di aumento:

- A4 Torino-Milano: 6,50%
- A24 Roma - L'Aquila - Teramo: 3,45%
- A25 Torano - Pescara: 3,45%
- Tangenziale Esterna di Milano: 2,10%
- Tratte gestite da Autostrade per l'Italia: 1,09%
- A36 Pedemontana Lombarda: 1,00%
- Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta (ATIVA): 0,03%

## Monte Bianco e Frejus, tariffe in lieve aumento

### Solo per i mezzi pesanti

**N**el 2016 attraversare i trafori di Monte Bianco e Frejus, che collegano l'Italia alla Francia, costa quasi quanto l'anno scorso.

Dal 1° gennaio è scattato solo un leggerissimo aumento dei pedaggi, pari allo **0,02%**, che riguarda i mezzi pesanti, mentre nessuna variazione è prevista per auto e moto.

Ecco di seguito le tariffe applicate ai veicoli pesanti nei due Trafori.



Traforo Monte Bianco		
Tipo veicolo	Lato Italia	Lato Francia
Due assi Altezza superiore a 3 m Classe 3 Euro 3-4-5-6	160,50 € corsa semplice	157,90 € corsa semplice
	249,90 € andata e ritorno (A/R)	245,80 € A/R
Tre o più assi Altezza superiore a 3 m Classe 4 Euro 3-4-5-6	322,60 € corsa semplice	317,30 € corsa semplice
	506,70 € A/R	498,40 € A/R

Traforo Frejus		
Tipo veicolo	Lato Italia	Lato Francia
Due assi Altezza superiore a 3 m Classe 3 Euro 3-4-5-6	160,50 € corsa semplice	157,90 € corsa semplice
	249,90 € andata e ritorno (A/R)	245,80 € A/R
Due assi Altezza superiore a 3 m Classe 3 Euro 2	169,90 € corsa semplice	167,10 € corsa semplice
	264,40 € A/R	260,00 € A/R
Tre o più assi Altezza superiore a 3 m Classe 4 Euro 3-4-5-6	322,60 € corsa semplice	317,30 € corsa semplice
	506,70 € A/R	498,40 € A/R
Tre o più assi Altezza superiore a 3 m Classe 4 Euro 2	341,30 € corsa semplice	335,70 € corsa semplice
	536,20 € A/R	527,40 € A/R

## Sistri: obblighi e proroghe del 2016

### Sanzioni ridotte ma resta il “doppio binario”

A fine febbraio è entrata in vigore la Legge 21/2016 che ha convertito con modifiche il Decreto-Legge “Milleproroghe”.

Quali sono le principali novità in tema Sistri?

Per prima cosa, resta l'obbligo per le imprese di adeguarsi al sistema attraverso il pagamento del relativo contributo di **iscrizione**.

Le sanzioni per mancata iscrizione o tardivo pagamento della quota annua-

le - operative dal 1° aprile 2015 - subiscono, però, una **riduzione del 50%**.

Il dimezzamento resterà valido fino al 31 dicembre 2016 e comunque fino all'entrata in funzione del nuovo sistema di tracciabilità dei rifiuti.

Insomma, anche quest'anno per i trasportatori operanti nel settore rifiuti resta l'onere di iscrizione, seppur “scontato”, ad un sistema di tracciabilità di fatto non funzionante.

È invece posticipata di un anno, preci-

samente al **1° gennaio 2017**, l'applicabilità delle altre sanzioni Sistri, quelle relative ai mancati adempimenti telematici del sistema di tracciamento dei rifiuti.

In pratica, prosegue per tutto il 2016 il regime del “doppio binario”, in cui operano contestualmente il tracciamento telematico del Sistri e i formulari cartacei.

Inoltre, è stato esteso per altri 12 mesi il contratto con **Selex SpA**, che rimane così al timone del discusso sistema.

Siamo di fronte all'ennesimo *déjà-vu*, che si ripete ormai da anni, in attesa di un nuovo e funzionante sistema di tracciabilità dei rifiuti, più volte promesso ma mai realizzato.

Ad aprile dell'anno scorso, il **Ministro dell'ambiente** Galletti assicurò alla nostra redazione: “È quanto mai fondamentale dotarsi di un sistema di monitoraggio moderno, efficiente e meno burocratico di quanto lo sia oggi. È questo il mio impegno da Ministro dell'ambiente”.

Ma questo impegno quando si tradurrà in fatti?



## Spagna, via libera ai Tir XXL

Con un Decreto del Governo, la Spagna apre le porte (anzi le strade) ai complessi veicolari di lunghezza extra, i cosiddetti “eurocombi”.

Sono così ammessi alla circolazione i complessi di veicoli lunghi fino a **25,25 metri** e con massa complessiva che può arrivare a **60 tonnellate**.

Naturalmente, il transito di questi complessi veicolari è soggetta a restrizioni ben precise.

Per prima cosa è necessaria un'**autorizzazione speciale** da parte del gestore della strada. Quest'ultimo, prima

di concedere il permesso, deve valutare l'impatto che gli eurocombi possono avere

in termini di traffico e di sicurezza stradale sulla tratta. L'autorizzazione ha valore

temporaneo e non viene accordata nel caso di trasporto di **merci pericolose**.

Il Decreto, inoltre, impone **due regole vincolanti**: il carico non deve sporgere dalla proiezione a terra della pianta del veicolo e il mezzo è obbligato, quando possibile, a percorrere superstrade o autostrade.

Molti i **benefici** attesi con il nuovo provvedimento. Innanzitutto, ridurre il traffico dei mezzi pesanti (e di conseguenza delle emissioni nocive) e contenere i costi a carico delle aziende di auto-transporto.





# SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



**ASSICURAZIONI**

**TESSERE  
CARBURANTE**



**PAGAMENTO  
PEDAGGI**

**PRENOTAZIONE  
TRAGHETTI**



Imprenditori e Professionisti s.c.a r.l.

Via XX Settembre 2, 12100 Cuneo • Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64  
Email: [info@imprenditorieprofessionisti.it](mailto:info@imprenditorieprofessionisti.it) • Web: [www.imprenditorieprofessionisti.it](http://www.imprenditorieprofessionisti.it)



Azienda con Sistema Qualità conforme secondo la norma Uni En Iso 9001:2008

## Patente di guida, nuovi requisiti di idoneità

### Al bando il rischio sonnolenza

**D**a gennaio è in vigore un nuovo Decreto in materia di patente di guida. Il Decreto - con cui il Ministero dei trasporti ha recepito la Direttiva comunitaria 2014/85/UE - modifica il D. Lgs. 59/2011 concernente proprio la patente di guida e, in particolare, i punti che riguardano i **requisiti minimi di idoneità fisica e mentale** per guidare un veicolo a motore e conseguire la patente.

Che cosa cambia con il nuovo provvedimento?

La certificazione medica per il rilascio o il rinnovo di validità della patente di guida deve necessariamente tener conto anche delle malattie neurologiche e della **sindrome delle apnee ostruttive del sonno** (OSAS), che determina una grave sonnolenza diurna.

In presenza di tali patologie, ritenute in-

compatibili con la sicurezza della guida, non viene più rilasciata o rinnovata la patente.

Solo se valuta che l'OSAS non influisca sulle capacità di guida del paziente, la Commissione medica locale può auto-

rizzare il rilascio o il rinnovo della patente, anche se con periodo di validità ridotto:

- **3 anni** per le patenti A, B, B+E, A1 e B1
- **un solo anno** nel caso di patenti C, C+E, D, D+E, C1, C1+E, D1 e D1+E



#### COME VIENE DIAGNOSTICATA L'OSAS?

Accertare la condizione di "eccessiva sonnolenza diurna" provocata dall'OSAS, la sindrome delle apnee ostruttive del sonno, risulta alquanto difficoltoso.

L'OSAS, infatti, non determina solo il classico "colpo di sonno", ma anche una riduzione della capacità di mantenere la concentrazione, di valutare il rischio e il tempo di reazione al pericolo e una maggiore propensione alla disattenzione.

Tutte condizioni che rappresentano - sotto il profilo della sicurezza della circolazione - un significativo fattore di **rischio di incidenti o infortuni**.

È un Decreto del Ministero della salute, pubblicato a febbraio, a stabilire i **sintomi** che i medici devono tenere in considerazione per riconoscere un soggetto affetto da OSAS e valutare l'idoneità alla guida.

In un paziente affetto da OSAS, i ricorrenti episodi di ostruzione completa (apnea) o parziale (ipopnea) delle prime vie aeree faringee causano russamento, frammentazione del sonno (con frequenti risvegli notturni di breve durata spesso non percepiti), riduzioni fasiche dei valori di saturazione di ossigeno, fluttuazioni della frequenza cardiaca e aumenti della pressione arteriosa sistemica e polmonare.

L'OSAS si associa frequentemente ad altre patologie come obesità, diabete tipo 2, ipertensione arteriosa farmaco-resistente (richiedente l'associazione di più farmaci), patologie cerebrovascolari, deficit della memoria

e dell'attenzione, cardiopatie, broncopneumopatie, influenzandone l'evoluzione e la prognosi.

Una volta effettuata la valutazione dei sintomi e dei rischi, il medico individua a quale delle seguenti categorie appartiene il paziente.

##### **Basso rischio:**

Russatori abituali con sonnolenza assente o di lieve entità o chi, pur in presenza di una diagnosi di OSAS, può documentare l'assenza di sonnolenza diurna con dichiarazione di uno specialista esperto in disturbi del sonno. Il medico certifica l'idoneità alla guida.

##### **Medio rischio:**

Soggetti con sonnolenza lieve, che presentano una delle condizioni sopra elencate. Il medico può demandare la valutazione dell'idoneità alla guida alla Commissione medica locale (CML).

##### **Elevato rischio:**

Soggetti per i quali emerga una condizione di eccessiva sonnolenza diurna. Il medico sospende il giudizio sull'idoneità alla guida e lo rimette alle valutazioni della CML.

Quando è chiamata in causa, la CML procede direttamente all'esecuzione di un test finalizzato a valutare la riduzione del livello di vigilanza dovuto a condizioni di sonnolenza diurna.

## Albi provinciali alle Motorizzazioni Finalmente la svolta?

**N**e discutiamo da anni, ma purtroppo siamo ancora qui a scrivere di trasferimento degli Albi provinciali degli autotrasportatori agli Uffici della Motorizzazione civile (UMC).

Un passaggio di consegne previsto in origine per il 1° luglio 2014 e poi continuamente slittato, soprattutto per via dei problemi pratici di realizzazione di un concreto e definitivo trasferimento. La novità? Lo scorso 2 febbraio, dalla Camera dei deputati è giunto l'atteso sì per la **risoluzione** delle problematiche tutt'ora in corso.

La IX Commissione trasporti alla Camera ha approvato all'unanimità una risoluzione, di cui è primo firmatario l'**On. Nicola Bianchi**, che potrebbe mettere la parola fine alle difficoltà che hanno caratterizzato questo delicato passaggio di consegne.

La risoluzione impegna ufficialmente il Governo ad adottare iniziative per superare i problemi di molti autotrasportatori nelle operazioni di iscrizione all'Albo, variazione di posizioni già in essere e revisione dei veicoli. In altre parole, per permettere ai trasportatori di svolgere senza ostacoli il proprio lavoro.

In particolare, "per risolvere i problemi relativi ai lunghi tempi di attesa per le operazioni di revisione dei mezzi pesanti - spiega l'On. Bianchi - l'ammi-

nistrazione sta inviando in missione tecnici di altre sedi negli uffici che presentano maggiori criticità".

La battaglia dell'On. Bianchi per arginare gli ostacoli al trasferimento degli Albi agli UMC è stata ed è portata

avanti anche da diverse associazioni di categoria di autotrasporto, prima fra tutte **Assotrasporti**, come riconosciuto dallo stesso Deputato (nell'immagine in alto, il tweet del Deputato che cita Assotrasporti).

### IL PIENO LOW COST

CARTE  
CARBURANTE

CARTE  
PREPAGATE

*Dove ci trovate?*

**Moncalieri (TO)** Corso Trieste 1/A Angolo Via San Vincenzo

**Dorzano (BI)** Regione Sello



**SCONTI RISERVATI A TUTTI I SOCI ASSOTRASPORTI**

## Scadenze e rinnovi CQC

### Nuove precisazioni dal Ministero dei trasporti

Il Ministero dei trasporti ha fornito alcuni chiarimenti in merito alla Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), il documento obbligatorio comprovante la qualificazione per l'esercizio dell'attività professionale di autotrasporto di persone e cose.

Come noto, la **CQC ha validità di cinque anni** e per rinnovarla è necessario frequentare un corso di formazione periodica, tenuto esclusivamente da organismi autorizzati, quali autoscuole, centri di istruzione automobilistica o enti di formazione delle associazioni accreditate al Comitato centrale dell'Albo.

Ora il Ministero ha confermato, come già precisò nel 2014, che il **corso di formazione per il rinnovo CQC** può essere frequentato anche molto prima della data di scadenza della Carta, perché l'attestato che si ottiene al termine del corso **ha validità illimitata**.

Il certificato di frequenza del corso per rinnovare la CQC, non essendo soggetto a scadenza, può essere presentato per il rinnovo anche anni dopo l'avvenuta frequentazione del corso.

Ricordiamo che le CQC rilasciate nel 2009 agli autotrasportatori di cose che avevano presentato opportuna documentazione richiesta - quando era prevista per Legge questa modalità di rilascio CQC - cesseranno di essere valide il **9 settembre 2016**.

Oltre questa data si dovrà rinnovare la Carta di Qualificazione del Conducente frequentando il necessario corso formativo.

#### FORMAZIONE PERIODICA CQC

Il corso di formazione per il rinnovo quinquennale della CQC è di **35 ore**. Si tratta di lezioni teoriche, suddivise in cinque moduli di 7 ore ciascuno.

Tre moduli (21 ore totali) sono di **parte comune** ai trasportatori di cose e persone, gli altri due (14 ore totali) sono di **parte specifica** per il trasporto merci. Ecco il programma dei singoli moduli:

- dispositivi del veicolo e condotta di guida
- norme di comportamento e responsabilità del conducente
- rischi professionali e condizioni psicofisiche del conducente
- carico e scarico delle merci e compiti del conducente
- disposizioni normative sul trasporto di cose

La frequenza al corso formativo è **obbligatoria** e sono consentite al massimo 3 ore di assenza.



#### MASSARENTI PRATICHE AUTOMOBILISTICHE

- ☎ Via Vercelli, 21/bis - 13030 Caresanablot (Vercelli)
- ☎ Via Canna, 1 - 15033 Casale Monferrato (Alessandria)

PRATICHE AUTOMOBILISTICHE  
SERVIZI PER L'AUTOTRASPORTO  
PATENTI  
BOLLI AUTO

CONVENZIONE ASSOTRASPORTI CON TARIFFE AGEVOLATE PER I SOCI

## Trasporto merci, Delrio: “Dalla gomma al ferro!” Per diventare più competitivi serve intermodalità

**È** fondamentale accelerare lo spostamento del trasporto merci dalle strade alle linee ferroviarie, come già accaduto negli altri grandi Paesi europei.

Parola del Ministro dei trasporti Graziano Delrio, che ne ha discusso a inizio febbraio in un incontro al Dicastero dedicato al rilancio della **competitività logistica italiana**.

“Il trasporto ferroviario delle merci chiede un’accelerazione - ha affermato Delrio - e il contributo del settore logistico è utile per individuare, in un quadro chiaro di indirizzi, misure nuove e concrete. Intermodalità e logistica sembrano parole astratte, in realtà hanno un impatto fortissimo sulla vita delle imprese”.

Come emerso dall’incontro ministeriale, incrementare il trasporto merci su ferro e integrare di più i nodi e le reti comporterebbe un vantaggio competitivo per l’Italia.

Ad oggi il nostro Paese ha necessità di superare il **divario con gli altri Stati UE**: da noi viaggiano su ferro 1/5 del-

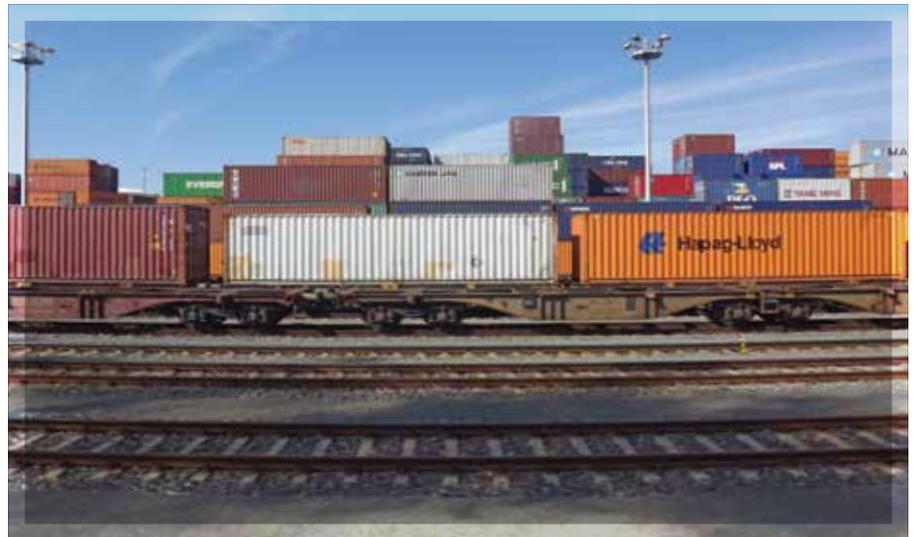
le merci della Germania e meno di 2/3 della Francia.

In più, dei 14 porti *core*, solo 10 risultano collegati via ferro e anche per i 15 sistemi portuali identificati dal Piano della portualità e della logistica occorre ragionare in un’ottica di collegamenti di qualità, ora non omogenei.

Manca infatti una maglia efficiente dei

collegamenti primari di connessione ai servizi ferroviari.

Per questo, il Governo intende lavorare sulle linee guida di indirizzo strategico relative a trasporto ferroviario di merci e intermodalità terrestre, che riguarderanno interventi infrastrutturali, semplificazione e velocizzazione, normative e azioni di sostegno.



### INTERMODALITÀ, UNA SOLUZIONE A VANTAGGIO DEGLI AUTOTRASPORTATORI

Il trasporto merci intermodale gomma-ferro è da sempre al centro delle tavole rotonde organizzate al **Move. App Expo** da Assotrasporti e dal Centro Ricerca Trasporti (CIRT) dell’Università di Genova.

In tutte e tre le edizioni della manifestazione, che si svolge in ottobre a Milano, si è discusso di intermodalità come di un’opportunità per il futuro delle aziende di autotrasporto e per l’intero sistema dei trasporti in Italia.

Da un lato, “avvicinare” e integrare gomma e rotaia nel trasporto delle merci permetterebbe di trovare soluzioni per **ridurre i costi** degli autotrasportatori e costruire margini di sopravvivenza e di sviluppo per le loro aziende.

Dall’altro lato, il nostro Paese sconta un **ritardo logistico** molto pesante, che ha accumulato rispetto a Paesi quali Germania, Olanda e Svizzera, e che frena inevitabilmente lo sviluppo di un’efficiente catena intermodale e di una consegna delle merci in città moderna e funzionale.

Il modello da seguire, come rimarcato nelle edizioni 2013 e 2014 della tavola rotonda, viene dalla **Svizzera**, un Paese che ha saputo investire sul trasporto via ferro e in cui il trasporto combinato strada-ferrovia costituisce la modalità prevalente.

Un altro esempio, portato alla luce nell’edizione 2015 della tavola rotonda, è quello dell’**Austria**. Qui le ferrovie si sono attrezzate per la cosiddetta “Autostrada Viaggiante”: una tratta ferroviaria per il trasporto combinato delle merci, in cui a salire sul treno non è solo il carico, ma l’intero automezzo, con l’autista che viaggia in carrozza letto.

Esempi da seguire, ma soprattutto da costruire con **politiche e investimenti**. Le recenti dichiarazioni del Ministro Delrio ci fanno ben sperare.

Il nuovo tavolo ministeriale segnerà (finalmente) l’inizio di un serio impegno governativo per la crescita di competitività logistica e trasportistica dell’Italia?

## Controlli alle frontiere

### L'Austria blinda il Brennero

In Austria il Governo è deciso a fermare l'**ondata di migranti**.

L'annuncio è arrivato a inizio febbraio dal Ministro degli esteri austriaco, Sebastian Kurz, il quale ha dichiarato che il Paese raggiungerà presto ("entro un mese") il numero massimo di rifu-

giati, pari a 37.500, che ha previsto di accogliere per tutto il 2016.

Da qui la decisione di attuare provvedimenti concreti per ripristinare i controlli alle frontiere con Italia, Slovenia e Ungheria.

In particolare, a Vienna è in discussione

l'installazione di una **barriera sul Brennero**, valico di frontiera con l'Italia, con tanto di corsia speciale per le verifiche e la registrazione delle persone.

E la situazione in Italia? Anche da noi i problemi legati alla scarsità di controlli, uniti al rischio terrorismo, sono all'ordine del giorno.

Da più parti si è percepita l'urgenza di arginare il problema. Nel settore dell'**autotrasporto**, Assotrasporti ha denunciato questi pericoli scrivendo una lettera al Governo, per sollecitarlo a prendere provvedimenti necessari su questioni ormai non più rimandabili. Ma, per ora, da Roma tutto tace.



Trovate maggiori dettagli sulla battaglia Assotrasporti per maggiori e più equi controlli sulle nostre strade a pagina 28.

## Niente stop notturno per gli Euro 6

### Sulla A12 nel Tirolo austriaco

Sospeso lo stop notturno per i mezzi **Euro 6** con massa superiore alle **7,5 tonnellate**, che viaggiano sull'autostrada A12 (Inntal Autobahn), nel Tirolo austriaco.

Il divieto di circolazione notturno per i veicoli pesanti Euro 6 sarebbe dovuto scattare lo scorso 1° gennaio.

È stato invece posticipato di alcuni anni: sarà applicato solo dal **2021**. Lo ha deciso il Governo austriaco con il Regolamento n. 129, pubblicato a fine dicembre 2015.

Il Regolamento dispone anche che dal **1° luglio 2016** i veicoli pesanti dovranno circolare con un adesivo a bordo ("plakette") che attesti che il veicolo è di classe Euro 6.

Per ora, dunque, il divieto notturno sull'autostrada A12 in Austria resta in

vigore per tutti i mezzi pesanti fino alla categoria Euro 5.



Vige tra le ore 20 e le ore 5, dal 1° novembre al 30 aprile, e tra le 22 e le 5

nel periodo che va dal 1° maggio al 31 ottobre.

Di domenica e nelle festività il divieto riguarda la fascia oraria 23-5.

## Licenza comunitaria per trasporti internazionali

### Veicoli svizzeri esentati per due anni

**P**er i trasporti internazionali di merci in Europa (Svizzera compresa, pur non facendo parte dell'Unione europea), tutti i mezzi pesanti con massa superiore a 3,5 tonnellate immatricolati in uno Stato UE hanno l'obbligo di viaggiare muniti di licenza comunitaria.

Invece, per i **veicoli immatricolati in Svizzera** con massa a pieno carico (inclusa quella dei rimorchi) compresa **fra 3,5 e 6 tonnellate**, l'obbligo di possedere la licenza si applicherà soltanto a partire dal **1° gennaio 2018**.

Fino a quella data, i mezzi elvetici che rientrano nella fascia di tonnellaggio indicata possono circolare in Europa senza licenza.



A stabilirlo è il Comitato dei trasporti terrestri Unione europea-Svizzera, la cui Decisione 1/2016 modifica il pre-

esistente Accordo bilaterale tra UE e Confederazione elvetica sul trasporto merci.

## NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE

**CUNEO RENT**

via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di

**LeasePlan**

*It's easier to leaseplan*

Tariffe di noleggio a breve

e lungo termine a condizioni

agevolate per i soci

Assotrasporti



**VUOI SOSTITUIRE LA TUA AUTOVETTURA O IL TUO VEICOLO COMMERCIALE SOTTO I 35 Q.LI ?  
RICHIEDICI UN PREVENTIVO GRATUITO**

## Retrofit, un sogno diventato realtà L'On. Catalano ci svela quali benefici porterà

**P**ubblichiamo l'intervento dell'**On. Ivan Catalano**, membro della IX Commissione trasporti alla Camera e promotore della normativa sulla riqualificazione elettrica dei veicoli, ora in vigore.

Già ad ottobre 2015, al **convegno di Assotrasporti al Move.App Expo 2015** - dedicato alle soluzioni per ottimizzare la catena dei trasporti in Italia (in foto a destra, un momento dell'evento) - l'On. Catalano illustrò l'importanza di espandere la **riconversione elettrica dei veicoli circolanti**, mediante sostituzione del motore a combustione con uno elettrico.

Dal 2012 in Italia è prevista questa possibilità, ma la normativa era così astratta da essere inattuabile. Solo a febbraio 2015 il Ministero dei trasporti ha predisposto un Decreto attuativo con disposizioni più dettagliate.

Oggi il **Decreto Retrofit è finalmente realtà** e l'On. Catalano ce ne spiega i benefici.



Sono molto soddisfatto di poter leggere in Gazzetta Ufficiale il Decreto 219 del 1° dicembre 2015, relativo all'omologazione di sistemi di riqualificazione elettrica dei veicoli - il cosiddetto retrofit.

Tali sistemi sono destinati ad equipaggiare **autovetture, autobus e autocarri** (categorie M ed N1) **dotati in origine di motore tradizionale**, consentendone la conversione in **trazione esclusiva elettrica**.

Questo Decreto è stato oggetto dell'attività parlamentare mia e di altri colleghi, seguito in tutte le sue parti fino alla pubblicazione.

Ringrazio fortemente l'Architetto Vi-

telli, a capo della Direzione Generale della Motorizzazione, nonché i suoi collaboratori, che hanno concesso l'apertura dei tavoli di lavoro e la messa a disposizione delle competenze tecniche necessarie.

I beneficiari di questo sistema sono molteplici.

Per quanto riguarda il settore del trasporto di merci su strada, l'interesse per le aziende riguarda la possibilità di riqualificare il proprio parco veicolare - soprattutto con riferimento ai veicoli utilizzati per la **distribuzione delle merci nelle città** (citylogistic) - così da proporre, opportunamente aggregate in rete, una valida alternativa al tra-

sporto in conto proprio, che oggi rappresenta la maggior parte delle merci trasportate nel raggio di 50 km.

Gli obiettivi?

In primo luogo, sviluppare la mobilità elettrica, riqualificando i veicoli già in uso e creando una **rete di assistenza** in grado di effettuare la manutenzione su questi veicoli e sui nuovi.

In secondo luogo, sviluppare l'**infrastruttura di ricarica**, creando delle piazzole di ricarica rapida con una diffusione tale da poter garantire la circolazione continua nel centro abitato.

In terzo luogo, sviluppare per le Case costruttrici di veicoli un mercato di veicoli elettrici, approfittando dei benefici che offre l'omologazione in seconda fase.

**Occorre aggregarsi**, mettere in rete le aziende di trasporto e quelle di produzione dei kit di conversione, di autoriparazione e di produzione di energia rinnovabile, affinché tale soluzione possa diventare operativa ed economica.

Non rivelerò altri dettagli e concludo comunicando che nell'anno in corso e fino al termine del mandato, mi adopererò affinché le disposizioni di tale norma vengano diffuse in tutta Italia. Sono pronto fin da oggi a ricevere manifestazioni di interesse per organizzare eventi divulgativi, all'indirizzo [catalano\\_i@camera.it](mailto:catalano_i@camera.it).





## Auto connessa, a guida autonoma ed elettrica È l'auto del futuro, protagonista di "Mobility in Italy"

**A**uto connessa, a guida autonoma ed elettrica: il futuro dell'auto è ormai certo, e la sfida dell'innovazione si gioca, più che sulle prestazioni, sulle dotazioni tecnologiche in tema di sicurezza, connettività, riduzione dei consumi e delle emissioni. Molti i costruttori che, con i colossi dell'informatica e della componentistica, hanno già accettato la sfida.

Tutti uniti per progettare piattaforme e consolle per l'abitacolo con capacità paragonabili a quelle dei computer portatili, ma soprattutto per rendere l'auto più connessa, confortevole e divertente da usare.

La parola magica di oggi è sensori. Sensori che raccolgono informazioni, prevedono avvenimenti e prendono decisioni, vigilano sul nostro stato di stanchezza e sull'andamento della vettura, ci avvisano in prossimità di un ostacolo, quando è ora di fare una pausa, ci aiutano a parcheggiare, evitare incidenti o eventualmente chiamare il soccorso.

Le nuove generazioni di automobili sapranno anche fare a meno del conducente. Sull'auto a guida autonoma si sta investendo in tutto il mondo, con sinergie tra l'industria dell'auto e dell'informatica per sviluppare hardware e software ad hoc e non perdere la sfida dell'innovazione.

Sfida che si gioca sempre più anche sull'eliminazione delle emissioni nocive: oggi anche i più scettici hanno, infatti, capito che il futuro dell'auto è elettrico.

E di questo futuro si parlerà proprio a **Mobility in Italy - Moving Ahead**, evento promosso dal Comune di **Milano**, che si terrà il **28 e 29 aprile** 2016 presso lo Spazio Base (in Via Tortona 54).

Focus specifici della manifestazione saranno, quindi, i temi relativi all'auto connessa, alla guida autonoma e alla mobilità elettrica, ma anche al trasporto pubblico, alla sharing e urban mobility e ai servizi per la mobilità.

Mobility in Italy è una piattaforma B2B per aziende, produttori di tecnologie e servizi innovativi, startup, operatori del trasporto, autorità pubbliche, protagonisti della gestione urbana e tutti i play-

er della mobilità sostenibile.

Ecco i temi dei convegni e delle sessioni parallele di Mobility in Italy:

- Città del futuro: come integrare **mobilità urbana** e pianificazione della mobilità, market overview su mobilità urbana e servizi della mobilità in Italia e in Europa.
- Auto connessa e **guida automatizzata** in Italia e in Europa: veicoli privati e autobus; telematica e opzioni disponibili per la gestione delle flotte aziendali; sicurezza dei dati.
- Lo stato dell'arte della **mobilità elettrica**: come costruire un ecosistema elettrico, con veicoli, infrastrutture e servizi; focus su autobus e car sharing.
- Mobilità urbana e **smart mobility**: tutto su app intermodali, efficienti e convenienti; ticketless; make or buy? Modelli di partnership trasporto pubblico e aziende private.
- Soluzioni e applicazioni per la mobilità: re-inventare il car sharing station-based; scooter e bike sharing; soluzioni per **l'ultimo e il primo miglio**; parcheggio: sfide e soluzioni; viaggi a lunga percorrenza: ride sharing, autobus, treni; vendita di veicoli online; mobilità aziendale e car sharing.
- Startup pitches: opportunità di sviluppo professionale per aziende italiane a Berlino, Parigi e Londra; il contesto e i servizi per iniziare un bu-

siness in Italia; Davide e Golia: startup che cooperano con grandi gruppi e il settore pubblico.

Mobility in Italy - Moving Ahead nasce dall'esperienza di due eventi internazionali.

Uno è Citytech-BUSStech, organizzato da Clickutility on Earth in collaborazione con la rivista Autobus, evento leader in Italia, dall'elevata cornice istituzionale, con quattro edizioni di successo a partire dal 2013 tra Roma e Milano.

L'altro è New Mobility World, organizzato da House of New Mobility, la nuova piattaforma per lo sviluppo di soluzioni per la mobilità connessa e intelligente. La squadra di Uwe Ansorge organizza insieme a VDA (Associazione tedesca dei costruttori di auto) anche New Mobility World, l'evento sulla mobilità tenutosi nel settembre 2015 durante il Salone dell'Auto di Francoforte (IAA).

Le principali partnership internazionali includono gli eventi di Milano e di Parigi. Trovate ulteriori informazioni sul sito [www.mobility-in-italy.com](http://www.mobility-in-italy.com).

TN Trasportnotizie,  
già partner dei principali eventi  
dedicati alla mobilità nuova,  
è **media partner** di  
Mobility in Italy!



## Revisioni e qualità Un legame intrinseco

a cura di Gabriele Gubbelini, responsabile qualità A.R.E. s.r.l.

**S**u questo numero vedremo come la nuova versione della ISO 9001 si colloca all'interno dell'ampio universo delle revisioni ministeriali periodiche sui veicoli, si tratti di quelle svolte dalle officine private così come quelle svolte dagli uffici delle varie Motorizzazioni territoriali.

In particolare, in un atto normativo del settore, viene proprio reso esplicito il legame tra i requisiti della ISO 9001 e le organizzazioni (da terminologia ISO) deposte al rilascio del servizio revisioni. Tale atto è la Circolare 147/96, nella sua versione "coordinata con la Circolare Prot. n. 2026/404 del 19.11.2001", relativa alla "attività tecnica connessa con le revisori periodiche dei veicoli a motore", nella quale vengono esplicitate le istruzioni relative alle visite ispettive sulle **organizzazioni che intendono fornire il servizio revisioni**. In particolare l'Allegato 1, nel quale è presente un questionario che gli enti che effettuano le verifiche ispettive devono compilare all'atto della verifica e che è diviso in due parti.

Nella prima parte vi sono i quesiti relativi ai **requisiti cogenti** (di Legge) che ogni organizzazione che rilascia il servizio revisioni deve rispettare; nella seconda parte, vi sono invece quesiti specifici relativi, come riportato dalla circolare stessa, "ai **requisiti di tipo organizzativo e gestionale** applicabili all'attività di revisione che soddisfano la Norma ISO 9001:2000 - Sistemi di Gestione per la Qualità - Requisiti".

La Circolare prosegue definendo le ragioni di tale verifica sui requisiti sulla qualità, definendo il fine ultimo quello di "valutare la capacità aziendale a garantire la qualità del servizio e, conseguentemente, di istituire una classificazione del livello di affidabilità nello svolgimento del servizio da parte delle citate imprese, determinante per la successiva programmazione delle verifiche che seguiranno quella iniziale".

Come si vede e come si può scoprire consultando la Circolare 147/96, non vi è alcun riferimento ad un eventuale obbligo di **certificazione ISO 9001**, ma viene co-

munque chiesto alle organizzazioni che forniscono tale servizio di uniformarsi secondo i requisiti di tale norma.

Ma, come citato, la Circolare fa riferimento ai requisiti relativi alla famosissima versione Vision2000, che costituirono novità importante in materia di qualità all'atto della loro introduzione da parte di ISO. Ed ora, con l'arrivo della versione 2015?

Tra la nuova versione e la Vision2000, come molti sapranno, vi è stata un'altra versione delle norme ISO, la 9001:2008. Alla sua uscita non vi fu alcuna modifica di conformità dei quesiti del questionario relativi, in quanto sostanzialmente tra i requisiti della versione 2000 e quelli della 2008 non vi erano differenze.

Ma la nuova **versione 2015**, in particolare con l'introduzione esplicita del concetto di rischio e crediamo anche con il maggior coinvolgimento dell'alta direzione delle imprese e quindi offrendo una rielaborazione dei requisiti da rispettarsi per garantire la conformità alla norma stessa, crediamo (ed auspichiamo) comporterà per il Ministero mettere mano al questionario ed una sua rivalutazione. Sarà interessante vedere come il Ministero si porrà proprio in relazione all'analisi dei rischi d'impresa, vista l'importanza che essa riveste proprio per la ISO 9001:2015.

E potrebbe essere interessante anche vedere come si porrà in relazione alla focalizzazione della leadership all'interno

delle imprese che intendono fornire (o già forniscono) il servizio revisioni.

Che ruolo avrà, in materia di rispondenza ai requisiti di un Sistema Gestione Qualità secondo i criteri della nuova ISO, un responsabile tecnico rispetto al suo datore di lavoro (mantenendo i propri relativi quesiti cogenti)?

Come si porrà il Ministero nella stesura di un nuovo questionario pensando ai vari uffici delle Motorizzazioni e al concetto di rischio e leadership?

O ancora, come si porrà il Ministero in relazione alla differente visione dei ruoli (e sempre del rischio) quando si tratterà di verificare l'idoneità delle attrezzature sempre in relazione alla qualità?

Sono solo alcuni degli interrogativi che attendono risposta da parte del Ministero stesso, che, visto il coinvolgimento di soggetti terzi nello svolgimento delle verifiche ispettive (ricordiamo che la 147/96 riporta "le relative verifiche iniziali, periodiche ed occasionali ai sensi della citata Circolare potranno essere eseguite dal costruttore - relativamente alle attrezzature -, dal C.S.R.P.A.D., dai C.P.A. autorizzati [...] e dagli Enti di Certificazione riconosciuti"), si troverà a relazionarsi con possibili figure professionali che ragioneranno in "versione 2015". Insomma, è tempo di aggiornamento...

Ultimo interrogativo: saranno così celeri e fiscali in tale ottica così come lo sono stati con i Centri privati in relazione all'adeguamento a NET-2?



## Dakar 2016, gara al cardiopalmo

### Trionfa l'Iveco Powerstar di De Rooy

Un rally estremo, il più pericoloso al mondo.

Quattro categoria in gara: auto, moto, quad e truck. Tredici tappe, per un totale di 9.000 km di strada (o meglio di "fuori pista") da macinare fra montagne, deserti e canyon di Argentina e Bolivia.

Stiamo parlando della Dakar 2016. Anche quest'anno la competizione, che si è svolta dal 3 al 16 gennaio, ha avuto come palcoscenico le terre aspre del Sud America.

Protagonisti i mezzi e i piloti, impegnati in prove di forza e strategia che non hanno eguali.

Nella categoria truck è andata in scena una delle Dakar più entusiasmanti e avvincenti di sempre, che ha visto sfidarsi nelle prime dieci posizioni i mezzi di ben cinque Case costruttrici: Iveco, Kamaz, Man, Renault Trucks e Tatra.

Insomma, è finito il dominio assoluto della scuderia russa Kamaz, padrona del rally dal 2009 (l'anno in cui la Dakar si traferì dall'Africa all'America Latina): da allora solo piloti Kamaz erano riusciti a vincere l'ambito trofeo, fatta eccezione per l'olandese De Rooy, alla guida di un Iveco, che nel 2012 strappò il titolo ai russi.

E proprio **Gerard De Rooy** quest'anno è tornato ad alzare al cielo la coppa della Dakar.

Una bella rivincita per l'olandese, dopo la delusione dell'ultima edizione, quando fu costretto molto presto ad abbandonare il sogno della vittoria finale, per via di un incidente nella quarta tappa.

Questa volta, al termine delle 13 durissime tappe, il titolo non è sfuggito a De Rooy, leader del Team Petronas De Rooy Iveco.

Sul secondo gradino del podio è salito il russo Mardeev (campione della Dakar 2015), a bordo di un mezzo Kamaz. Ottimo terzo posto per l'argentino **Villagra**, con il suo **Iveco Powerstar**.

Da segnalare, inoltre, la prova di un altro olandese alla guida di un Iveco, **Van Genugten**, autentica rivelazione di questa edizione.

Scelto per guidare un **Iveco Trakker**, con la funzione di assicurare per tutta la durata della competizione la disponibilità dei ricambi ai leader degli altri team Iveco (De Rooy e Villagra in testa), Van Genugten è riuscito a guadagnare un sensazionale quinto posto finale.

Se da un lato De Rooy vince per la seconda volta in carriera la prestigiosa corsa, la Casa costruttrice italiana si conferma ai vertici della categoria, grazie alle qualità dei mezzi messi in campo in Sud America.

La Dakar, infatti, è stata un grande palcoscenico su cui Iveco ha esibito le prestazioni dei suoi motori, specificamente



preparati per questo rally.

Ad esempio, l'**Iveco Powerstar** di De Rooy è dotato di un motore Iveco **Cursor 13** (Euro 6), **6 cilindri in linea, 24 valvole**, common-rail. La potenza massima? **900 CV** a 2.200 giri.

L'Iveco Brand President, Pierre Lahutte, ha elogiato la vittoria Iveco alla Dakar, sulla scia degli altri recenti successi ottenuti dalla Casa: "Il trionfo dei veicoli Iveco nell'edizione 2016 della Dakar ci permette di dare continuità agli importanti riconoscimenti conseguiti con l'Eurocargo, eletto International Truck of the Year 2016, e con il Magelys, nominato International Coach of the Year 2016".



# LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

TN TRASPORTONOTIZIE, in collaborazione con ASSOTRASPORTI®, dà la parola a chi vive ogni giorno sulla propria pelle le problematiche del settore trasporto merci. Diamo meritato spazio a voi autotrasportatori, con l'auspicio di destare l'interesse delle istituzioni

## IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE A GIANNI TOLDO, AUTOTRASPORTATORE VENETO: "DELOCALIZZARE LE IMPRESE ALL'ESTERO STA UCCIDENDO IL NOSTRO SETTORE!"

**M**i chiamo Gianni Toldo e faccio l'autotrasportatore da 39 anni. Sono titolare di un'azienda familiare, specializzata nel **trasporto di legname**. È un tipo di lavoro particolare, per il quale è difficile fare formazione o trovare autisti già formati.

La maggior parte degli autotrasportatori impegnati in questo ambito fanno parte di imprese a conduzione familiare, con due o tre camion al massimo. In questo è diverso dagli altri settori di trasporto: ci vuole, oltre a una grande passione, una competenza molto specifica.

Un tempo lavoravo al Nord e al Centro, ma negli ultimi anni ho ristretto al solo Nord Italia.

Il mio settore ha pagato a caro prezzo la crisi nazionale e internazionale.

Soprattutto la **delocalizzazione** nel settore dell'autotrasporto ha provocato danni gravissimi.

Molti dei miei colleghi stanno lavorando all'estero come "figura amministrativa", ma il lavoro principale lo fanno qui in Italia, camuffando la cosa.

In questo modo le aziende delocalizzate pagano costi molto inferiori e i camion percorrono il tragitto consueto, impunemente.

Si tratta di nostri connazionali e la cosa mi fa effetto. Fino all'altro giorno sedevamo a tavola assieme e oggi loro sono dall'altra parte del confine.

Affermano di essere andati all'estero, beneficiando della delocalizzazione, per sopravvivere. Ma questo accade perché **lo Stato non aiuta il trasportatore italiano**, così da permettergli di rimanere nel proprio Paese.

Il grande dispiacere che provo per questo tipo di situazioni mi fa sorgere un dubbio: è più responsabile chi delocalizza la propria attività all'estero oppure chi ci amministra in Parlamento e al Governo?

Sempre più spesso le nostre aziende si rivolgono agli **autisti stranieri**, che costano un terzo rispetto ad uno italiano regolarmente e seriamente formato.

Si guarda più al risparmio esasperato, piuttosto che all'affidabilità e all'esperienza di un trasportatore.

Un altro tasto dolente è quello dei **controlli**.

Sembra quasi che noi autotrasportatori italiani abbiamo alle costole tutte le Forze dell'Ordine, che approfittano sempre più della nostra situazione per multarci e sanzionarci di continuo, incassando sempre e solo da noi. Siamo davvero il **bancomat dello Stato!**

Ormai in Italia siamo giunti ad un paradosso pazzesco: chi lavora è penalizzato.

A nessuno interessa che abbiamo una famiglia da mantenere, il mutuo da pagare. Il trasportatore deve essere solo fonte di guadagno per le amministrazioni.

E gli stranieri? Gli stranieri vengono controllati assai raramente!

Questo perché con noi italiani incassano subito i soldi.

Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente?  
Avete proposte al riguardo?  
Vorreste raccontare la vostra esperienza?  
Contattate Assotrasporti:  
Email [info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu)  
Tel 348 8827231



Il trasportatore straniero, invece, non sempre li ha con sé. E dopo un certo periodo di tempo deve comunque rientrare in patria, evitando così di saldare economicamente l'infrazione.

Perché il Governo non ragiona su quante tasse perde lo Stato italiano ogni anno? Perché non ci pensano i politici? Quante migliaia di euro in meno arrivano nelle casse statali a causa delle aziende che sono andate all'estero? E qual è la conseguente perdita in accise? E in tasse? Senza considerare poi tutto il sistema che gravita attorno a un camion: dal

distributore, al lavaggio, al gommista, solo per citarne alcuni.

Se le imprese vanno all'estero, non spendono più questi soldi in Italia. Il ragionamento è semplice.

I **fondi concessi dal Governo**, inoltre, vengono utilizzati solamente dalle grandi imprese di autotrasporto italiane, che stanno in piedi proprio grazie a questi contributi.

Il sistema non ha senso: a noi piccoli medi autotrasportatori basterebbe una piccola quota per portare avanti la nostra attività, ma i fondi vengono pro-

sciugati da queste aziende che richiedono cifre milionarie.

Se la "torta" la dividessimo tra tutti, ognuno potrebbe beneficiarne. Così facendo, invece, **poche imprese prendono tutto per sé**. E cosa rimane al piccolo autotrasportatore?

Parole e chiacchiere non portano a nulla, serve una riforma radicale!

Bisognerebbe mettere a capo del Ministero dei trasporti una commissione di trasportatori. Lo so, è un'utopia, però ci sarebbe davvero bisogno di persone competenti, che capiscano gli interessi di noi piccoli e medi trasportatori. E che caccino dall'Albo le imprese che non fanno il bene del settore, tutelando solo i propri interessi.

Per fortuna ci sono **associazioni di categoria come Assotrasporti** che si battono per noi piccoli e medi trasportatori, che provano a opporsi alla grave situazione che l'autotrasporto italiano sta vivendo. Ma il lavoro da fare è tanto...

È davvero grande la rabbia che provo. Sto per arrivare alla fine della mia carriera, di un lavoro che ho scelto fin da piccolo perché mi è sempre piaciuto e che amo ancora, nonostante la drammatica situazione che sta vivendo questo settore.

Sapete qual è il "premio" più grande che ho ricevuto? Mio figlio ha scelto di non fare questo lavoro. È difficile per me riconoscerlo, ma così l'autotrasporto non può più andare avanti.

Mi spiace, perché si tratta di un mestiere appassionante e la mia azienda finirà con me, però forse è meglio così.

Se si va avanti di questo passo, in un futuro non così lontano i trasporti a casa nostra li faranno solo più gli italiani che sono delocalizzati all'estero...

## Andare all'estero per ridurre i costi

L'**esterovestizione** di una società italiana, che opera sul territorio nazionale, è la fittizia localizzazione della sua sede all'estero, solitamente in un Paese con regime fiscale più vantaggioso.

Obiettivo? Sotoporre gli utili aziendali ad una **minore tassazione**, sottraendoli alla disciplina tributaria dell'Italia, Paese di reale appartenenza.

Questa pratica, che comporta una delocalizzazione di ricchezza finanziaria all'estero, è una forma di evasione fiscale internazionale cui sempre più spesso le aziende italiane ricorrono, aprendo sedi nei Paesi dell'**Est europeo**, a fiscalità privilegiata.



**Assotrasporti** in collaborazione con il Consorzio **InsiemeDiPiù** offre alle Aziende proprietarie di almeno tre veicoli a motore

**UN LIBRO MATRICOLA DEDICATO, A CONDIZIONI DI SICURO INTERESSE**

Contattateci al nr. **348.8827231**: vi indicheremo la documentazione da produrre per procedere alla quotazione e, se di interesse, alla definitiva attivazione della copertura assicurativa!



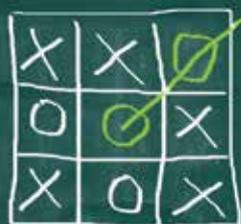
**Consorzio IDP**

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



**Partecipa con noi al rinnovamento del settore:**  
costruisci insieme a noi una nuova sede territoriale Assotrasporti!

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCHIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



**Riduci i costi con i nostri beni e servizi:**  
ti aiutiamo ad aumentare la competitività della tua azienda!



NUOVO E INNOVATIVO  
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



CORSI DI FORMAZIONE

**Tieniti informato con TN Trasportnotizie:**  
tutto il mondo dell'autotrasporto a portata di mano e di click!



il giornale e il quotidiano online  
degli autotrasportatori  
e di chi viaggia

[www.trasportnotizie.com](http://www.trasportnotizie.com)

**Segui Assotrasporti per scoprirne di più:**

[www.assotrasporti.eu](http://www.assotrasporti.eu)



[info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu)

+39 348 8827231

## Controlli stradali

# Il Governo dà ragione ad Assotrasporti, ma serve di più

**M**entre il Governo mette in campo nuove misure per arginare gli annosi problemi di cabotaggio abusivo e dumping sociale nell'autotrasporto merci, Assotrasporti chiede, in una **lettera** diretta al Presidente del Consiglio e ai Ministri dell'interno, dei trasporti e del lavoro, che i controlli stradali siano equamente distribuiti fra trasportatori italiani e stranieri.

Assotrasporti plaude alla notizia della messa in atto da parte dei Ministri di iniziative per contrastare il cabotaggio abusivo e il dumping sociale, a sostegno degli autotrasportatori italiani, attraverso la programmazione - in via sperimentale - di controlli specifici su strada in Puglia, Emilia Romagna e Veneto.

Iniziative, queste, che testimoniano come **il Governo stia attuando i punti della piattaforma Assotrasporti** di proposte per la ripresa dell'autotrasporto.

Si tratta del programma che l'associazione presentò a partire da febbraio 2014 al Ministero dei trasporti, alla Presidenza della Commissione europea, a Deputati, Senatori e altri attori istituzionali, ottenendo risposte positive dai vertici della Commissione europea, da diversi parlamentari che si sono ispirati alla piattaforma Assotrasporti per presentare interrogazioni parlamentari e proposte di legge, e dal Vicesegretario PD.

Da allora Assotrasporti ha sollecitato più volte l'intervento del Governo

a tutela delle piccole e medie imprese italiane di autotrasporto merci, minacciate dalla sempre più pervasiva concorrenza estera sleale.

**Da anni Assotrasporti chiede un intervento operativo** per arginare questo fenomeno sulle nostre strade, che sta gradualmente costringendo alla chiusura molte delle nostre aziende. In altre parole, chiede più verifiche sui mezzi con targhe straniere e/o autisti di altra nazionalità (comunitaria o extracomunitaria).

La mancanza di questo tipo di controlli permette ai **veicoli stranieri** di circolare liberamente sulle nostre strade, anche se **non revisionati** e in alcuni casi **pericolosi per la circolazione**, creando disparità nei confronti degli autotrasportatori italiani, con in più conseguenze deleterie in termini di sicurezza stradale.

Assotrasporti propone che gli agenti preposti effettuino gli accertamenti sui trasportatori italiani e stranieri (questi ultimi in maggioranza sulle nostre strade) in maniera proporzionale al numero di veicoli circolanti, o per lo meno in maniera equa al 50%: ogni dieci veicoli controllati almeno cinque dovranno essere di targa straniera.

Da un lato, gli autotrasportatori italiani, ad oggi unici soggetti a controlli e sanzioni, lamentano da troppo tempo di essere diventati il "bancomat" della Pubblica Amministrazione.

Dall'altro lato, gli autotrasportatori

Su [assotrasporti.eu](http://assotrasporti.eu) trovate maggiori dettagli sulle proposte Assotrasporti per la ripresa del settore.

**Avete idee da proporre?**

Contattate Assotrasporti:

Email [info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu)

Tel 348 8827231

stranieri sono liberi di circolare anche in modo irregolare, ad esempio in assenza della revisione, in regime di cabotaggio abusivo, in violazione dei tempi di guida o con coperture assicurative insufficienti e spesso senza pagare i pedaggi autostradali.

E, cosa non meno importante, sono liberi di poter trasportare illegalmente persone e armamenti in territorio europeo, in un contesto globale di ormai grande incertezza e minaccia.

Controlli più diffusi ed efficaci contribuiranno ad aumentare la **sicurezza**, da un lato, di tutti i cittadini contro le insidie del terrorismo, dall'altro lato, delle aziende di autotrasporto merci contro le irregolarità dei vettori stranieri che circolano sul nostro territorio.

In rappresentanza di tutti i piccoli e medi autotrasportatori italiani, che pagano il prezzo più alto delle conseguenze del cabotaggio abusivo, Assotrasporti chiede con urgenza, anche in forma di accesso agli atti in base alle vigenti norme, di conoscere il contenuto dell'annunciato **Protocollo di intesa fra i Ministri dell'interno, dei trasporti e del lavoro**, e di poter prendere parte al tavolo tecnico di verifica che dovrebbe essere effettuato al termine del periodo sperimentale dei controlli.

Assotrasporti ribadisce infine la proposta, formulata in più occasioni, di costituire un tavolo di lavoro comune tra associazioni dell'autotrasporto e **Forze dell'Ordine**, con l'obiettivo di rivedere le strategie sui controlli e formulare apposite istruzioni volte a renderli sempre più efficaci.



# I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

TN TRASPORTONOTIZIE, in collaborazione con DG CONSULTING s.c., si avvale e mette a disposizione una squadra di consulenti di assoluto livello.



Avv. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

Torinese, classe 1974. Dopo la laurea ed un Master, diventa Avvocato nel 2004. È Mediatore professionista, accreditato presso l'Organismo di Mediazione Forense. Ha scelto di operare nel mondo delle professioni intellettuali e da oltre cinque anni ha un proprio studio legale. Esercita in Torino e Roma.

## LEGGE DI STABILITÀ 2016 E AUTOTRASPORTO: INCENTIVI, DEDUZIONI, OBBLIGHI... COSA CAMBIA?

Con la Legge di Stabilità 2016 (Legge 28 dicembre 2015, n. 208, commi 645-655) il legislatore ha cambiato alcuni rilevanti aspetti del quadro normativo disciplinante il settore dell'autotrasporto.

Sono state introdotte alcune misure innovative dirette a **ridurre i costi delle imprese, favorire l'innovazione** dei veicoli, **combattere** i fenomeni di abusivismo e di **cabotaggio illegale**.

Queste in sintesi le principali misure previste:

- sono stati previsti incentivi per il recupero delle accise sul gasolio, eliminando il beneficio per i veicoli più inquinanti;
- con il fine di favorire il ricorso al cosiddetto trasporto intermodale e combinato, sono stati previsti incentivi per il trasporto merci su mare e via ferro;
- è stata introdotta una riduzione delle deduzioni forfettarie relative alle spese non documentate riconosciute agli autotrasportatori;
- viene riconosciuto ai datori di lavoro un esonero contributivo previdenziale di tre anni per i conducenti dotati di tachigrafo digitale;
- viene prevista una serie di rifinanziamenti ed incentivi per l'acquisto di beni strumentali;

- viene reintrodotta l'obbligo di esibire la prova documentale.

Ecco più in dettaglio le novità introdotte.

### RECUPERO DELLE ACCISE

È stato mantenuto il recupero delle accise sul gasolio, ma il beneficio non si potrà richiedere per i veicoli di categoria ecologica **Euro 2 o inferiore**.

La legge di Stabilità 2015 aveva già escluso dall'agevolazione i veicoli Euro 0 dal 2015.

Gli autotrasportatori di cose per conto di terzi comproveranno i consumi effettuati esclusivamente mediante le relative fatture di acquisto.

### INCENTIVI TRASPORTO

Vengono previsti incentivi per il **trasporto intermodale su ferro** e attraverso le cosiddette **"autostrade del mare"**.

L'Italia sarà la nazione pilota a livello europeo per la sperimentazione per la reintroduzione degli incentivi, dopo il blocco della Commissione Ue del 2010 all'ecobonus.

Entro breve dovrebbe essere approvato un Decreto attuativo del Ministero dei trasporti.

Nella Legge di Stabilità è stato previsto un finanziamento per il "marebo-

Lo scorso numero di TN Trasportonotizie illustrava già le novità più salienti che la Stabilità 2016 comporterà quest'anno per gli autotrasportatori. Vi siete persi l'ultimo TN? Ecco un'ulteriore sintesi delle nuove norme in vigore.

nus" di 45,4 milioni per il 2016, 44,1 per il 2017 e 48,9 per il 2018.

Nella Legge di Stabilità sono stati approvati anche 20 milioni di euro all'anno, dal 2016 al 2018, di "contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia".

### DEDUZIONI FORFETTARIE

Vengono mantenute deduzioni forfettarie relative alle spese non documentate riconosciute agli autotrasportatori.

A tal fine si stabilisce che esse spettino in **un'unica misura** (rispetto alla precedente distinzione tra trasporti regionali ed extra regionali) per i trasporti effettuati dall'imprenditore oltre il Comune in cui ha sede l'impresa e nella misura del 35% di tale importo per i trasporti effettuati all'interno del Comune.

La norma non fissa il valore delle due fasce.

Per usufruire delle agevolazioni, è necessario che gli imprenditori guidino personalmente i propri camion.

Maggiori precisazioni verranno definite con successivo Decreto ministeriale.

#### ESONERO CONTRIBUTIVO

Viene riconosciuto, a domanda, in via sperimentale e per un periodo di tre anni, un **esonero dell'80% della contribuzione previdenziale** (ad eccezione dei premi Inail) a carico dei datori di lavoro per i conducenti di veicoli destinati al trasporto di cose o di persone, ai sensi del Regolamento CE 561/2006, dotati di tachigrafo digitale e prestanti attività di trasporto internazionale per almeno 100 giorni annui.

Il beneficio è riconosciuto dall'ente previdenziale sulla base della priorità cro-

nologica delle domande.

La misura della decontribuzione si affianca all'esenzione dalla imponibilità fiscale delle somme erogate a titolo di trasferta ai conducenti impiegati in trasporti internazionali.

#### RIFINANZIAMENTI ED INCENTIVI

Viene incentivato l'**acquisto di autoveicoli di nuova generazione**, mediante la previsione di un fondo pari a 40 milioni di euro.

La misura è finanziata con l'esclusione dal credito di imposta sulle accise dei veicoli più inquinanti. Ai 40 milioni si aggiunge il 15% dei maggiori risparmi sulle accise.

Viene inoltre rifinanziato il Fondo di Garanzia per le piccole e medie imprese dell'autotrasporto: 13 milioni di euro garantiranno l'operatività di una Sezione speciale.



Il fondo era fermo da settembre dopo l'annuncio del Mediocredito Centrale sull'esaurimento delle risorse della Sezione.

Con la riattivazione le imprese potranno beneficiare di due importanti novità: l'estensione della garanzia diretta all'80% del finanziamento e l'utilizzo del fondo anche per garantire i finanziamenti della "Nuova Sabatini".

#### OBBLIGO DI PROVA DOCUMENTALE

La Legge di Stabilità reintroduce per gli **autotrasporti internazionali** l'obbligo di esibire la documentazione relativa al trasporto stesso.

La norma è volta a sanzionare i vettori esteri che non forniscono una documentazione idonea a dimostrare il trasporto internazionale di merci in corso di svolgimento e cioè un qualunque documento di accompagnamento delle merci previsto dalla norma interna (DDT) o internazionale (CMR, cosiddetta "lettera di vettura internazionale").

Se tale documentazione non risultasse presente sul camion, la norma prevede sia una sanzione amministrativa, sia il fermo del veicolo. Il fermo cessa quando il vettore presenta la documentazione richiesta.

Sono previste sanzioni amministrative da 400 a 1.200 euro nel caso in cui tale prova documentale non venga esibita e, in ogni caso, per non più di sessanta giorni.

Si prevedono, inoltre, sanzioni più severe da 2.000 a 6.000 euro nel caso in cui la prova documentale non sia compilata correttamente o presenti delle irregolarità nella compilazione.

# SCOTTO

## TENDE & TELONI



Via Circonvallazione 38  
CASTELLETTO STURA (CN)  
Tel./Fax 0171.791391  
[www.teloniscotto.it](http://www.teloniscotto.it) - [info@scottoteloni.it](mailto:info@scottoteloni.it)



Avv. **GIORGIO PASETTI**

**L'OPINIONE**

Iscritto all'Albo Avvocati di Genova. Diritto del lavoro e civile, operatività ventennale nella conduzione delle trattative federali dei CCNL artigiani.

## AUTOTRASPORTO MERCI IN PRIMA PAGINA?

Verrà il giorno in cui vedremo, come ipotizzato a fianco, i più diffusi quotidiani nazionali con titoli cubitali in prima pagina quali "L'autotrasporto merci in Italia" o "L'autotrasporto per l'economia nazionale"?

Verrà il giorno in cui i quotidiani avranno articoli di fondo dedicati all'autotrasporto e inserti speciali che informeranno i lettori rendendoli consapevoli di come la vita della nazione dipenda da un efficiente sistema di trasporto, approfondendo le tematiche e prospettando le necessarie soluzioni ai problemi che coinvolgono l'intera collettività?

Verrà il giorno in cui i principali canali televisivi, a rete unificate, realizzeranno un programma che trasmetterà un dibattito fra i più rappresentativi esponenti della categoria, i più autorevoli protagonisti della vita politica, i più noti docenti di logistica, i quali, consapevoli che nessuna impresa potrebbe operare senza quotidiane regolari e capillari spedizioni e consegne di forniture che raggiungono migliaia di Comuni, esporranno e motiveranno le adottande, mirate ed innovative, strategie da realizzare con il supporto di investimenti pubblici nella consapevolezza che l'autotrasporto costituisce il presupposto operativo dello sviluppo economico?

Verrà il giorno in cui, come già accaduto per affrontare problemi riguardanti la collettività, una rete televisiva promuoverà un programma a puntate con le quali suscitare e diffondere una coscienza sociale di come ognuno di noi, oltre alle usuali - per quanto legittime - diatribe di rivendicazioni di diritti particolari, debba impegnarsi, anche nella consapevolezza di operare nel proprio interesse, per contribuire ad orientare una politica dell'autotrasporto che favorisca tutti i cittadini?

Sì che da una migliore organizzazione della stessa trarremmo benefici economici con riduzione dei costi degli acquisti dei prodotti costituenti il mercato nazionale,



anche destinati all'esportazione, movimentato dall'autotrasporto.

Gli usuali beni di valore, frutto dell'azione coordinata di dipendenti, sono l'espressione dell'applicazione lavorativa di più persone. Diversamente, l'ingente valore delle merci trasportate è affidato ad un solo operatore, responsabile delle stesse - che nel corso di decine di anni affondando rischi continuativi, anche per la propria vita - agisce, in totale solitudine, in una cabina di guida.

È forse l'unico settore nel quale ad una maggiore responsabilità non corrisponda un più elevato compenso.

**Gli italiani sanno troppo poco**, perché sono troppo poco informati, **di come l'autotrasporto influisca sulla loro vita.**

Ogni tanto leggiamo sulla stampa qualche notizia di scioperi di uno o due giorni, rileviamo qualche manifestazione che si traduce in una lenta percorrenza di automezzi di portate di 200-300 quintali; ma la maggioranza resta inconsapevole delle ragioni per le quali sono state promosse e di quali risultati si intendano conseguire.

La generazione ormai in pensione, o prossima alla stessa, ha fatto quanto **leggi** spesso inadeguate, confuse e contraddittorie - come rilevato dalla stessa Magistratura - consentivano di fare, pur con continue difficoltà.

Oggi forse la nuova generazione conquisterà gli spazi operativi e quell'autorità che consentiranno una diffusa consapevolezza che l'autotrasporto merci ha dato più di quanto ricevuto e che consentiranno ai conducenti di svolgere il proprio ruolo avvertendo la solidarietà dei cittadini, oggi non consapevoli.

Senza una preventiva e costante azione di **sensibilizzazione della cittadinanza**, attraverso gli organi informativi, il legislatore non interviene se non parzialmente e tardivamente.

Ma chi tuttora opera nel trasporto merci è più di ieri consapevole che agendo nell'ambito delle organizzazioni della categoria potrà coinvolgere autorevolmente gli organi informativi, la collettività dei cittadini e, correlativamente, il legislatore.

L'intero mondo del lavoro, compreso quello della stampa, dipende dall'autotrasporto. Esserne consapevoli significa gestire quel potere che la democrazia riconosce ai cittadini che vogliono far valere i diritti con le modalità riconosciute dalla Costituzione.



Avv. DAVIDE CALVI

LEGALE

Svolge la professione di avvocato dall'anno 2002. Dal 2004 al 2005 è stato consulente per il Ministro delle Riforme Istituzionali. Dal 2008 al 2011 è stato consulente per il Ministro della Semplificazione Normativa direttamente alle dipendenze della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

## IL CONCORDATO PREVENTIVO E LA PRESCRIZIONE DEL DIRITTO

Il concordato preventivo è una procedura concorsuale che trova la propria disciplina nel Regio Decreto del 16 marzo 1942 n. 267, la cosiddetta Legge fallimentare (L.F.).

Al concordato preventivo può ricorrere un **debitore esercente attività commerciale** che abbia i requisiti di fallibilità di cui all'art. 1 L.F. e **che si trovi in uno stato di crisi o di insolvenza** per tentare il risanamento finanche attraverso la continuazione dell'attività ed eventualmente la cessione dell'attività ad un soggetto terzo oppure al fine di liquidare il proprio patrimonio e destinare il ricavato alla soddisfazione dei crediti, evitando così il fallimento.

Il legislatore, con il cosiddetto "Decreto sviluppo", convertito con la L. 7 agosto 2012, n. 134, ha apportato **rilevanti modifiche alla disciplina del concordato**.

In primo luogo, ha modificato l'art. 178 L.F., ridelineando il ruolo dell'adunanza dei creditori, chiamandoli ad esaminare la proposta concordataria insieme al giudice delegato e al debitore stesso; perciò nel processo verbale, oltre l'inserimento dei voti favorevoli e contrari e l'indicazione dei votanti e dei crediti, vengono inseriti anche i dati dei creditori che non hanno esercitato il loro diritto di voto nonché l'ammontare dei loro crediti.

La nuova formula dell'art. 178, comma 4, L.F. ha introdotto il "silenzio assenso", per cui i creditori assenti alla votazione di cui all'art. 177 L.F. possono far pervenire il loro dissenso fino alla chiusura del processo, in mancanza del quale essi si presumono consenzienti e, pertanto, sono considerati ai fini del computo della maggioranza.

A seguito della novella legislativa del 2012, qualora il commissario ritenga che tra la fase di approvazione del concordato ed il giudizio di omologa siano mutate le condizioni di fattibilità del

piano, tutti i creditori verranno avvisati del mutamento affinché si possa procedere alla modifica dei voti.

È stato, inoltre, introdotto il concordato in bianco o con riserva, che permette all'imprenditore di beneficiare immediatamente degli effetti che derivano dall'apertura della procedura concordataria. In presenza di una domanda incompleta del piano, della proposta e di parte della documentazione, si ha l'interruzione o la sospensione delle azioni esecutive intraprese da parte dei singoli creditori nei confronti dell'imprenditore.

Tale paralisi si estende, per effetto della novella legislativa, anche alle azioni cautelari, ma non ai procedimenti a cognizione piena già instaurati o instaurati successivamente alla presentazione della domanda di concordato.

La presentazione di domanda di concordato con o senza riserva travolge le ipoteche giudiziali iscritte nei novanta giorni anteriori alla pubblicazione del ricorso.

Con riferimento ai contratti in corso di esecuzione al momento del deposito della domanda di concordato, il tribunale ha la possibilità di autorizzare il

debitore a sciogliersi da tali contratti, se ciò si rilevi più favorevole al superamento della crisi.

Il debitore può chiedere la conversione del concordato preventivo in una procedura di omologazione di accordo di ristrutturazione dei debiti.

L'art. 186-bis, infine, regola il concordato con continuità aziendale, che "prevede la prosecuzione dell'attività di impresa da parte del debitore, la cessione dell'azienda in esercizio ovvero il conferimento dell'azienda in esercizio in una o più società, anche di nuova costituzione".

Importanti modifiche alla disciplina del concordato preventivo sono state apportate dalla Legge 98/2013, il cosiddetto "Decreto del fare".

In primo luogo, sono state apportate modifiche alla disciplina del concordato in bianco ed è stato modificato l'art. 161, comma 6, L.F., prevedendo che l'imprenditore che avanzi domanda di concordato debba presentare non solo i bilanci relativi agli ultimi tre esercizi, ma altresì l'elenco nominativo dei creditori con l'indicazione dei rispettivi crediti.

Prima della novella legislativa, la nomina del commissario giudiziale era prevista solo con il Decreto con cui il tribunale dichiarava aperta la procedura di concordato.

A seguito della riforma, con il Decreto



che fissa il termine per il deposito del piano di concordato, ha la possibilità di nominare un commissario giudiziale che avrà il compito di vigilare sull'attività di amministrazione dei beni svolta dal debitore nonché su eventuali comportamenti fraudolenti del debitore.

Infine, il debitore, previa autorizzazione del tribunale, può compiere atti straordinari ed urgenti previa acquisizione del parere del commissario giudiziale. A quest'ultimo spetta la verifica dell'elenco dei creditori e dei debitori con la scorta delle scritture contabili presentate a norma dell'art. 161 L.F. ed apporterà, così, le eventuali rettifiche necessarie.

Successivamente, lo stesso organo comunicherà ai creditori un avviso contenente la data di convocazione dei creditori medesimi e le proposte del debitore.

Espletati gli adempimenti procedurali di cui agli artt. 171 e ss. L.F., si riunirà l'adunanza dei creditori, presieduta dal giudice delegato, in seno alla quale il commissario giudiziale illustrerà la sua relazione e le proposte definitive del debitore.

Ciascun creditore esporrà, qualora lo ritenga opportuno, le ragioni per le quali non ritiene ammissibile o accettabile la proposta di concordato e solleverà le contestazioni sui crediti concorrenti. Il debitore, a sua volta, potrà rispondere e contestare i presunti crediti, fornendo i dovuti chiarimenti.

L'art. 177 L.F. dispone che per l'approvazione del concordato sia indispensabile il voto favorevole dei creditori che

rappresentano la maggioranza dei crediti ammessi al voto.

Ove siano previste diverse classi di creditori, il concordato è approvato se ottiene il voto favorevole dei creditori che rappresentino la maggioranza dei crediti ammessi al voto nella classe medesima.

Il tribunale, riscontrata in ogni caso la maggioranza dei crediti ammessi al voto, può approvare il concordato perfino se risulti il dissenso di una o più classi di creditori, a patto che la maggioranza delle classi abbia approvato la proposta di concordato; per aversi tale esito, tuttavia, è necessario il concorso di un'altra condizione: il tribunale deve ritenere che i creditori appartenenti alle classi dissenzienti possano risultare soddisfatti dal concordato in misura non inferiore rispetto alle alternative concretamente praticabili.

Si provvederà, poi, all'omologazione del concordato da parte del tribunale, con Decreto motivato che sarà comunicato tanto al debitore quanto al commissario giudiziale. A quest'ultimo spetta il compito di darne notizia ai creditori, nonché di pubblicarlo.

Con il Decreto di omologazione si chiude la procedura di concordato preventivo, a patto che l'omologazione stessa intervenga nel termine di sei mesi dalla presentazione del ricorso, termine prorogabile di sessanta giorni per una sola volta, con apposito Decreto del tribunale.

Un ruolo essenziale, anche e soprattutto nel caso di domanda di concordato con continuità, è svolto dal professio-

nista chiamato ad attestare la fattibilità del piano, il quale dovrà valutare se l'attività d'impresa prevista dal piano di concordato sia funzionale al miglior soddisfacimento dei creditori.

Il professionista dovrà redigere un vero e proprio *business plan*, valutando la capacità futura dell'azienda di recuperare solvibilità e creare flussi finanziari tali da garantire il pagamento dei crediti nelle percentuali previste dal piano.

L'art. 94 L.F. prevede che la domanda di insinuazione nello stato passivo "produce gli effetti della domanda giudiziale", interrompendo "per tutto il corso del fallimento" la **prescrizione**, che ricomincia a decorrere, per la sua intera durata, dalla data di chiusura della procedura.

Nella procedura di concordato preventivo, a differenza di quella di fallimento, non vi è una verifica del passivo volta ad accertare i crediti concorsuali e la loro natura ma si svolge un'indagine di natura amministrativa diretta a stabilire quali siano i creditori aventi diritto al voto ed a calcolare le maggioranze necessarie per l'approvazione della procedura.

Pertanto, la giurisprudenza è granitica nell'affermare che, nell'ambito della procedura di concordato preventivo, non vi è una domanda cui possano riconoscersi gli effetti di quella prevista dall'art. 94 L.F., tant'è che, ove i creditori intendano ottenere l'accertamento di una loro pretesa obbligatoria, debbono ricorrere al giudizio di cognizione ordinario (Trib. Mantova, 24 maggio 2002, la quale ha richiamato espressa-



*Subblycar*

*L'allestimento utile all'azienda  
che utilizza l'auto aziendale a fini commerciali*

Info  
Via E. Mattei 48/e 40138 (BO) - Tel. 051/6014990 - Fax. 051/6013599 [www.businesscar.it](http://www.businesscar.it) - [Info@businesscar.it](mailto:Info@businesscar.it)

mente, sul punto, le seguenti pronunce della Suprema Corte di Cassazione: Cass., 17 giugno 1995 n. 6859; Cass., 24 giugno 1993 n. 7002; Cass., 14 aprile 1993, n. 4446; Trib. Siracusa, 11 novembre 2011).

Il tema è importante e va segnalato in quanto è fondamentale che **le imprese di autotrasporto ogni dodici mesi interrompano i termini di prescrizione del loro credito** inviando una raccomandata e una comunicazione a mezzo posta elettronica certificata al debitore e agli organi della procedura.

Con particolare riferimento al concordato preventivo con cessione dei beni, non trova applicazione, nei rapporti fra debitore e creditori, la causa di sospen-

sione della prescrizione di cui all'art. 2941 n. 6 Codice civile, a mente del quale la prescrizione rimane sospesa "tra le persone i cui beni sono sottoposti per legge o per provvedimento del giudice all'amministrazione altrui e quelle da cui l'amministrazione è esercitata, finché non sia stato reso e approvato definitivamente il conto" (Cass. civ., Sez. I, 3 agosto 2007, n. 17060).

Le procedure concorsuali, come modificate dalle novelle legislative sopra descritte, sono state promotrici di **maggiore efficienza** delle procedure stesse nonché di **ragionevole durata** e di **salvaguardia dei complessi aziendali** in continuità rispetto alle scelte meramente liquidatorie.

Le finalità del concordato preventivo (soprattutto di quello in bianco o di continuità) sono la salvaguardia dell'azienda e la tutela del patrimonio nell'interesse dei creditori stessi; non va, infatti, dimenticato che il concordato deve risultare, al vaglio del tribunale, più vantaggioso per i creditori rispetto al fallimento.

La salvaguardia degli interessi del ceto creditorio avviene attraverso il controllo esercitato dal tribunale, dal commissario giudiziale e dal comitato dei creditori. Altra finalità della procedura concorsuale in oggetto è quella di evitare l'insorgenza, in capo all'imprenditore, delle sanzioni penali tipiche dei reati fallimentari.



Dr. GIANCARLO TAVELLA

FISCO

Laureato in "Economia dell'Azienda Moderna" presso l'Università LUM JEAN MONNET, Facoltà di Economia, è iscritto all'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Cuneo ed è Revisore contabile. È stato Sindaco del Comune di Farigliano (CN) dal 2004 al 2009.

## NUOVE REGOLE PER LA REGISTRAZIONE DEI CONTRATTI DI LOCAZIONE

La Legge di Stabilità 2016, con effetto dal 2016, prevede che la registrazione del contratto di locazione deve essere effettuata dal locatore (chi concede in locazione) entro il termine perentorio di trenta giorni.

Il locatore deve inoltre dare "documentata comunicazione" della registrazione avvenuta, nei successivi sessanta giorni, sia al conduttore (chi riceve in locazione) che all'amministratore del condominio, anche ai fini degli obblighi, in capo all'amministratore, di tenuta dell'anagrafe condominiale, prevista dall'articolo 1130, numero 6, del Codice civile.

I contratti di locazione di beni immobili, indipendentemente dall'ammontare del canone pattuito, sono soggetti a **registrazione** secondo le disposizioni del D.P.R. n. 131/1986, con modalità diverse: **cartacea ovvero telematica**.

Con la modalità "cartacea", il soggetto si presenta presso gli uffici dell'Agenzia delle Entrate e deposita la documentazione.

Questa modalità è inibita agli agenti immobiliari e ai possessori di almeno dieci immobili, i quali dovranno provvedere con il sistema telematico direttamente o tramite un intermediario abilitato.

Unica eccezione a tale regola è rappresentata dai contratti di locazione di du-

rata inferiore a trenta giorni nel corso dell'anno (si tratta di norma dei contratti a carattere turistico), per i quali non c'è obbligo di registrazione.

Vale la pena di ricordare che fino al 2015 la registrazione poteva essere effettuata, oltre che dal proprietario dell'immobile e dal mediatore del contratto, anche dall'inquilino stesso.

Come anticipato, da quest'anno la Legge di Stabilità 2016 prevede che la registrazione del contratto di locazione deve essere effettuata dal locatore



**entro il termine perentorio di trenta giorni** e che lo stesso deve dare "documentata comunicazione" della registrazione, nei successivi sessanta giorni, sia al conduttore che all'amministratore del condominio.

Il tenore letterale della norma sembrerebbe escludere che il conduttore possa provvedere, nonostante sia "parte interessata", alla registrazione del contratto di locazione.

Nella nuova formulazione dell'articolo 13 della Legge 431/1998 viene confermato che è nulla ogni pattuizione volta a:

1. determinare un importo del canone di locazione superiore a quello risultante dal contratto scritto e registrato (in sostanza la cosiddetta quota "in nero");
2. derogare alla durata contrattuale prevista dalla legge (minimo quattro anni per le locazioni abitative e sei anni per quelle commerciali, salvo casi particolari);
3. attribuire al locatore un canone superiore a quello massimo definito dagli accordi conclusi in sede locale per immobili aventi le medesime caratteristiche e appartenenti alle medesime

tipologie, per i contratti cosiddetti "a canone concordato" di cui all'articolo 2, comma 3, Legge 431/1998, ovvero a quello contrattualmente stabilito, per i contratti cosiddetti "a canone concordato" di cui all'articolo 2, comma 1, ove in contrasto con le disposizioni di Legge.

Nel caso di violazione delle norme citate il conduttore, entro sei mesi dalla riconsegna dell'immobile locato, può attivarsi per richiedere la restituzione delle maggiori somme corrisposte nelle ipotesi di nullità citate ai punti 1 e 3 (inerenti l'ammontare del canone di locazione), ovvero per proporre ricorso all'autorità giudiziaria per richiedere, al verificarsi della nullità di cui al punto 2, che la durata della locazione venga ricondotta alle condizioni di legge e per segnalare che il locatore non ha provveduto alla registrazione del contratto nel termine di trenta giorni.

Nel giudizio che accerta l'esistenza del contratto di locazione il giudice, oltre a determinare il canone dovuto, stabilisce la restituzione delle somme eventualmente eccedenti.

La norma prevede espressamente che le nuove regole inerenti la possibilità di

azione del conduttore si applicano alle fattispecie di **nullità** insorte sin dalla data di entrata in vigore della Legge 431/1998 e quindi dal 30 dicembre 1998. La mancata registrazione entro trenta giorni dalla stipula fa sì che il contratto, sebbene sia stato stipulato per iscritto, per la Legge non esiste.

Quanto detto emerge chiaramente dalla norma (articolo 13, comma 6) che concede la facoltà al conduttore, nel caso di omessa registrazione nei termini, di ricorrere avanti al giudice per far "accertare l'esistenza del contratto" e di chiedere all'autorità giudiziaria di determinare il canone dovuto nella misura non superiore al valore minimo definito dall'articolo 2 della medesima Legge 431/1998.

Anche per i contratti stipulati solo **verbalmente** vale la stessa regola: questi contratti sono parificati in tutto e per tutto a quelli scritti ma non registrati, nonostante l'espressione "locazione di fatto" sia stata eliminata dal vecchio testo di Legge e sostituita con un più ampio richiamo ai "casi in cui il locatore non abbia provveduto alla prescritta registrazione del contratto" nei termini indicati.

**DGConsulting s.c.**  
**consulenza globale**



**la tua azienda ha bisogno di consulenza?  
sei un professionista desideroso di ampliare le tue competenze?**

**la nostra società di consulenza raggruppa professionisti di ogni settore  
per fornire assistenza aziendale a 360°:**

**fiscale • legale • finanziamenti nazionali ed europei  
organizzazione • formazione • sicurezza sul lavoro**



Sede operativa: Corso Soleri 3, 12100 Cuneo

Tel. 0171 412816 • Fax 0171 426964 • Email [amministrazione@dgconsulting.it](mailto:amministrazione@dgconsulting.it)

# Focus: qui Piemonte



## Autostrade, passaggi in aumento nel 2015 La A4 è la più trafficata, cresce l'Asti-Cuneo

**L**e autostrade piemontesi sono sempre più trafficate. Lo sostiene l'Associazione italiana delle società concessionarie di autostrade e trafori (Aiscat), che ha diffuso i dati di percorrenza della rete regionale fra gennaio e settembre 2015. Nei primi nove mesi dello scorso anno, sono stati registrati 4.546 milioni di veicoli a chilometro, rispetto ai 4.410 dello stesso periodo

del 2014. Si tratta di un incremento del 3%, superiore a quello medio italiano (+2,5%). Ad essere interessate dall'incremento dei passaggi sono tutte le tratte autostradali piemontesi. La più trafficata, anche se non interamente piemontese, è la A4 **Torino-Milano**, con 1.627 milioni di veicoli a km e un traffico in crescita del 2,73%. Sono aumentate soprattutto le auto in circolazione su

questa tratta (1.192 milioni di veicoli a km, +3,2%), mentre risulta più contenuto, ma pur sempre rilevante, il traffico dei mezzi pesanti (+2,3%). Sulla A6 **Torino-Savona** sono proprio i veicoli pesanti ad aver inciso maggiormente sulla crescita dei transiti. Qui si sono registrati 117,4 milioni di mezzi pesanti a chilometro: un aumento del 4,2%, a fronte del 3,6% in più di auto in circolazione. In to-

tale 713,4 milioni di veicoli a km sulla A6.

I veicoli sulla **Torino-Piacenza** sono stati in totale 1.627 milioni a km, con una crescita di mezzi pesanti pari al 3,4% rispetto al 2014. Sempre nel torinese, si sono registrati 366 milioni di veicoli sulle tratte **Torino-Quincinetto**, **Ivrea-Santhià** e **tangenziale di Torino** e 266,9 milioni di veicoli sull'Aosta-Quincinetto (con un incremento prevalente di auto). Restano inferiori i volumi di transito sull'**Asti-Cuneo**, con meno di 100 milioni di veicoli a km nei primi nove mesi del 2015, costituiti principalmente da mezzi leggeri (oltre i tre quarti dei passaggi totali). Ciononostante, l'Asti-Cuneo vede aumentare i passaggi del 4,85% sull'anno precedente, vantando la miglior performance tra le tratte autostradali piemontesi.



## Trattoria della Fermata

Ampio parcheggio

Menu a prezzo fisso - Cene su prenotazione

Frazione San Giovanni Perucca, 85 - 12049 Trinità (CN)  
Tel. 0172 647114 - Cell. 338 6638866

# Focus: qui Liguria



## Nuovo autoparco tra Genova e Savona Ecco quali caratteristiche dovrà avere

La Regione Liguria si propone come "soggetto facilitatore per arrivare a una soluzione definitiva individuando un'area da adibire ad autoparco, risolvendo una pesante criticità per il mondo dell'auto-transporto, della portualità e della città di Genova".

Sono le dichiarazioni dell'Assessore regionale allo sviluppo economico e ai porti Edoardo Rixi in apertura della riunione del tavolo tecnico sull'autoparco convocato dalla Regione Liguria lo scorso 3 febbraio, con il

coinvolgimento di Comune, Autorità portuale di Genova, Camera di Commercio e rappresentanti degli auto-transportatori.

Durante l'incontro è stata fatta una sintesi della situazione attuale che vede l'impiego ad autoparco dell'area di Genova **Campi**, inadeguata oltre che "in pessime condizioni", come riconosciuto dall'Ass. Rixi.

Per questo, la Regione vuole "lavorare per una soluzione a lungo termine e nel frattempo a una soluzione tampone che dia una risposta

nell'immediato futuro".

Come dovrà essere l'area da adibire a nuovo autoparco di



## SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



L'Agenzia Sandiano di Sanremo (IM) è a disposizione delle Associazioni e degli autotrasportatori, in collaborazione con le Agenzie convenzionate sul territorio, per la soluzione delle problematiche del trasporto:

iscrizioni e variazioni con o senza limiti presso l'Albo degli Autotrasportatori e l'Albo degli Smaltitori rifiuti; immatricolazioni e passaggi di proprietà dei veicoli in conto terzi e/o in conto proprio; acquisizione aziende di autotrasporto o con requisiti; revisioni e collaudi sia presso sedi Ministero dei Trasporti sia presso officine autorizzate; consulenza specializzata in materia di merci pericolose ADR, merci deperibili ATP, ecc; autorizzazioni internazionali (CEE ed extra-CEE di ogni tipo); apertura sedi all'estero; quesiti e ricorsi presso Ministero dei Trasporti e altri Enti.

**Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM)**

**Tel: 0184 501560 - Email: [agenzia@sandiano.com](mailto:agenzia@sandiano.com) - Web: [sandiano.com](http://sandiano.com)**

**L'Agenzia Sandiano offre consulenza presso le ditte e assistenza presso gli uffici pubblici in tutta Italia**

Genova?

Secondo quanto emerso dal tavolo tecnico di inizio febbraio, dovrà avere:

- requisiti di idoneità per numero di stalli, almeno 500, a condizioni economicamente sostenibili per

- gli operatori;
- un modello gestionale efficiente;
- servizi accessori per mezzi e persone;
- scarsa promiscuità con il tessuto urbano;
- buona accessibilità con ar-

terie a scorrimento veloce. In più, la Regione cerca uno spazio **a metà strada tra i porti di Genova e Savona**. Infatti, come ha evidenziato l'Ass. Rixi, "la soluzione dovrà tenere conto dei nuovi terminal portuali anche su

Savona e quindi essere bari-centrica per i due scali liguri". Al tavolo tecnico seguiranno altri incontri operativi per valutare ulteriori approfondimenti sulle possibili aree con caratteristiche idonee ad autoparco.

## Focus: qui Emilia-Romagna



### La Variante di Valico è realtà Fa risparmiare chilometri, tempo e carburante

Dall'inizio dell'anno chi si sposta in autostrada tra Bologna e Firenze sceglie la Variante di Valico sette volte su dieci, anziché l'Autosole.

Dalle prime osservazioni è emerso che sono soprattutto gli autotrasportatori a preferire la tratta recentemente inaugurata. Il perché è facile da capire: la Variante, oltre ad attirare viaggiatori incuriositi dalla novità, abbrevia di **3 km** il vecchio tracciato e consente di risparmiare almeno **15 minuti** di tempo oltre che circa 100 milioni di litri di carburante ogni anno.

Il nuovo tratto autostradale appenninico, che attraversa l'Emilia-Romagna per 43

km (e la Toscana per altri 15), è stato aperto al traffico a fine dicembre 2015. Un'inaugurazione che attendevamo da 32 anni.

Ci sono voluti 9 anni per completare i lavori di questa imponente infrastruttura, ma ne sono stati necessari 24 per passare dalla prima idea progettuale all'ultima autorizzazione del 2006.

D'altra parte, la Variante di Valico costituisce una delle più importanti infrastrutture realizzate in Europa negli ultimi 20 anni.

Un'opera che, per volumi di scavo e complessità di realizzazione, è paragonabile al Tunnel della Manica e al Traforo del Gottardo.

Un'opera il cui costo, intera-

mente a carico di Autostrade per l'Italia, è passato dai 2,5 miliardi di euro previsti nel 1997 ai 4,1 miliardi di euro finali.

Qualche altro numero?

**41 nuove gallerie** (per 57,3 km di carreggiata), che coprono la **metà del tracciato complessivo**: la Variante è stata costruita per il 50% in galleria, con 7,9 milioni di metri cubi di terra scavati.

41 sono anche i nuovi **viadotti**, per 16,4 km di carreggiata, e 14,5 sono i milioni di metri cubi di terra movimentati in totale.

La Variante del tratto appenninico dell'A1 abbassa la **quota di valico** di 226 metri e riduce di oltre il 30% i tempi di percorrenza.

Così, dopo circa 30.000 milioni di ore lavorate, condu-

centi e automobilisti possono finalmente viaggiare su 59 km di rete potenziata, scegliendo se utilizzare il tracciato già esistente o attraversare l'Appennino, percorrendo i **32 nuovi km** realizzati in Variante.

Grande soddisfazione è stata espressa dal Presidente del Consiglio Matteo Renzi e dal Ministro dei trasporti Graziano Delrio, presenti alla cerimonia di inaugurazione. Hanno partecipato alla giornata di apertura anche il Presidente di Autostrade per l'Italia, Fabio Cerchiai, e l'amministratore delegato Giovanni Castellucci, oltre ai rappresentanti degli enti locali e delle imprese che hanno preso parte alla realizzazione dell'opera.



Volete segnalarci **notizie o eventi locali** che coinvolgono l'autotrasporto?

Ci sono **problemi sul vostro territorio** che istituzioni e associazioni ignorano?

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamatoci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Ogni mese in tutta Italia il mensile più qualificato ...  
 con il nuovo, l'usato e unico nel suo genere  
 mezzi e attrezzature da lavoro in tutte le sue declinazioni.

**NONSOLOMOTO**  
 Info +39 0437.838510  
 Nuova Yamaha R3 Viking 1000  
 novità 2016  
 motore ad iniezione

**RICAMBI PER CARROZZI RIGIDITÀ ED AFFIDABILITÀ VEICOLI INDUSTRIALI**  
 Per info +39 051 808945 / 80078  
 www.he.lanfam.it

**INTERNATIONAL TRUCK**  
 Info +39 049.5996920  
 Iveco Stralis 260.50 ES  
 retarder, cassa ribaltabile Hordox  
 rimorchio ribaltabile Herdax  
 km 160.000, nazionale, pari al nuovo

**COO6 RICAMBI**  
 Info +39 336.589741  
 Spec per la fornita per veico

**AUTOMOTORET**  
 24 Salone Internazionale  
 Torino - Lingotto Fiere  
 12 - 13 - 14 Febbraio

**GARAGE PARISE**  
 Info +39 0444.323894  
 Lancia Delta HF Integrale  
 1991, uniprop., perfetta

**C.A.M.E.R. 36° EDIZIONE**  
**MO STRA SCAMBIO**  
 REGGIO EMILIA  
 2-3 APRILE 2016  
 ORARIO VISITATORI  
 SABATO: 8.00/18.30 DOMENICA: 8.00/17.00  
 www.camerclub.it  
 mostrascambio@camerclub.it

**SEA BAY 600 SURDANCES**  
 Paga poco, affida il tuo



editorialewinner

... al servizio di chi lavora.

→ → → → → MOVING AHEAD  
MOBILITY IN ITALY

PROMOTED BY



PATROCINI



# CONFERENCE & EXHIBITION 2016

[www.mobility-in-italy.com](http://www.mobility-in-italy.com)



MILANO, 28 + 29 APRILE 2016

POWERED BY:

