

TN

TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com

Anno XVIII - Numero 2/2016



Uno stop grande quanto il Brennero mette al palo i trasportatori italiani!

In primo piano



Super ammortamento e credito d'imposta: come investire

pagina 6



Filtri anti-particolato, un nuovo Dieselgate tutto italiano

pagina 8



Revisione patente e CQC: come cambiano gli esami

pagina 12



Nuove regole europee su onorabilità: ecco come non perderla

pagina 14



CCNL Assotrasporti-Ugl all'esame dei nostri consulenti

pagina 26



Dal territorio: focus Piemonte, Liguria, Abruzzo

pagina 36

GENTE IN MOVIMENTO

L'INNOVATIVO MAGAZINE E SITO WEB DI INFORMAZIONE E APPROFONDIMENTO
PER GLI IMPRENDITORI, I PROFESSIONISTI E LE LORO FAMIGLIE



INTERAGISCI CON LA COMMUNITY ONLINE

REGISTRATI sul sito web genteinmovimento.com con un semplice clic,
COMMENTA gli articoli online, **CONDIVIDI** le tue idee ed esperienze,
PARTECIPA alla nostra community

REGALA UNA COPIA OMAGGIO DEL MAGAZINE

Omaggia un tuo collega, familiare o amico di una copia gratuita della rivista.
Inviaci il suo contatto: penseremo noi a inviare a tuo nome il **MAGAZINE REGALO**
nella versione **DIGITALE** o nel prestigioso formato **CARTACEO**

www.genteinmovimento.com | redazione@genteinmovimento.com

 genteinmovimento

 genteinmov

 Gente in Movimento



TN 2/2016 • 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

Brando Benifei, Davide Calvi, Anna Maria Carloni, Simone Cogno, Enrico Di Giacomo, Pasquale Dui, Paolo Ferraris, Giuliano Latuga, Gianni Melilla, Giorgio Pasetti, Lorenzo Pittaluga, Vito Riccardi, Fabio Rubero, Giancarlo Tavella

Amministrazione

Ilaria Ponzo, Marcella Farina

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**
- 15. **L'INTERVISTA**
- 20. **EVENTI**
- 21. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 23. **LA TUA VOCE**
- 26. **CONSULENTI**
- 26. **Lavoro**
- 31. **L'opinione**
- 32. **Fisco**
- 33. **Legale**
- 36. **DAL TERRITORIO**
- 36. **Qui Piemonte**
- 37. **Qui Liguria**
- 38. **Qui Abruzzo**

EDITORIALE

Fabio Rubero



I MURI DELLA STORIA

È la storia, che troppo spesso si ignora o peggio troppo in fretta si dimentica, a dire e a dimostrare che i muri non risolvono i problemi, semmai li amplificano.

La pensano diversamente in Austria dove sono iniziate le operazioni che porteranno alla costruzione di una vera e propria barriera al valico del Brennero.

Una barriera utile, nelle intenzioni, a salvaguardare meglio i propri confini dalle ondate di immigrazione grazie a controlli più stringenti nei confronti di chi dall'Italia si reca in Austria. Inutile sottolineare come i primi

ad essere penalizzati da una situazione del genere sarebbero, tanto per cambiare, gli autotrasportatori italiani (ma naturalmente di conseguenza tutte le aziende italiane) che, a causa dei controlli, avranno dei tempi di consegna più lunghi e quindi maggiori costi ed un'ulteriore perdita di competitività. Insomma, se davvero l'Austria andrà fino in fondo e lo ergerà davvero, questo "muro" sarebbe l'ennesima batosta per l'autotrasporto italiano che, unito, deve muoversi affinché quello che potrebbe essere un clamoroso errore storico non venga commesso.

Francesca Vinai



Marco Dalmasso



Brennero, sempre più vicino il blocco

Autotrasporto italiano a rischio

Ve lo avevamo annunciato sullo scorso numero.

L'Austria fa sul serio e per salvaguardare i propri confini dall'ondata di migranti in entrata, ha avviato le operazioni lungo il valico del Brennero per erigere una barriera alla frontiera con l'Italia e rendere i controlli più stringenti.

Il messaggio è chiaro: come ha dichiarato il Ministro dell'Interno austriaco Johanna Mikl Leitner, "l'Italia non può contare che il Brennero resti aperto, in caso di flussi incontrollati di migranti". Secondo indiscrezioni, le verifiche sui mezzi in transito - pesanti e leggeri - potrebbero partire a fine maggio.

La sospensione dell'area Schengen voluta dall'Austria avrà ricadute pesantissime per l'autotrasporto italiano.

Il muro al Brennero è innanzitutto un **danno all'export italiano**, ai prodotti Made in Italy, che passeranno la frontiera italo-austriaca con sempre maggiori difficoltà.

Si formeranno code per via della reintroduzione dei controlli alla frontiera,

si accumuleranno **ritardi nella consegna delle merci**, il che gonfierà inevitabilmente il **costo di trasporto**.

La conseguenza più immediata sarà che i mercati del Nord Europa ripiegheranno sulle merci prodotte altrove, in grado di raggiungerli in minor tempo e a prezzo inferiore.

Il tutto con un danno gravissimo per i nostri produttori di beni destinati all'estero. La crisi, inevitabilmente, si ripercuoterà sugli **autotrasportatori italiani**, che **resteranno senza merci da veicolare oltre confine**.

E mentre i prodotti italiani faranno sempre più fatica a uscire dai nostri confini, il flusso delle merci in entrata non rallenterà.

Anzi, i vettori esteri saranno liberi di passare il Brennero in direzione Italia, dove potranno circolare liberamente, il più delle volte - come ben sappiamo - senza essere soggetti ai necessari controlli su revisione, assicurazioni, cabotaggio, documenti di viaggio, ecc.

In altre parole, i trasportatori italiani **rischiano di perdere** non soltanto la

nicchia del trasporto internazionale, ma **anche la propria competitività sul territorio nazionale**, costretti a soccombere di fronte alla concorrenza estera sleale e all'imperante dumping sociale.

Senza contare che, se da un lato (dall'Italia, direzione Austria) le verifiche sugli automezzi saranno rigorosi, dall'altro (dall'Austria, direzione Italia) non saranno effettuati.

I mezzi con a bordo eventuali migranti o armi non saranno soggetti a controllo e proprio questa circostanza potrebbe indurli a spostarsi nel nostro Paese, là dove tutto "è più facile".

Il che equivale ad un potenziale rischio in più per la sicurezza di tutti noi cittadini.

Cosa fare? Mentre il mondo politico italiano resta a guardare, le associazioni di categoria chiedono interventi concreti.

Assotrasporti, in particolare, dice a gran voce "no" a blocchi e barriere e "sì" a più controlli stradali disseminati sull'intero territorio nazionale, che coinvolgano non soltanto i trasportatori italiani ma anche, in almeno pari numero, gli stranieri.

È quanto Assotrasporti chiede da mesi al Governo. Una richiesta, questa, che a fine aprile ha portato anche all'attenzione del neo **Sottosegretario ai trasporti Simona Vicari**.

E il 2 maggio alla **trasmissione TV "Quinta Colonna"** (in foto a sinistra), in diretta dal Brennero c'era anche Assotrasporti a rappresentare e difendere gli autotrasportatori italiani, minacciati dal blocco austriaco del tunnel di frontiera.

Il mondo politico - a detta dell'associazione - è avvisato: non c'è più tempo per perder tempo!



Mercato dei veicoli commerciali

In crescita nel primo bimestre 2016

Il 2016 si è aperto nel segno della **ripresa** per il mercato dei veicoli commerciali.

Nel primo bimestre di quest'anno, l'incremento registrato è pari al 29,6%, grazie ai 24.687 nuovi mezzi venduti. Nei mesi di gennaio e febbraio del 2015, i veicoli immatricolati erano stati soltanto 19.053.

Sono questi i dati elaborati e diffusi dal Centro Studi e Statistiche dell'**UNRAE**, l'Associazione delle Case automobilistiche estere.

A febbraio c'è stata un'**accelerazione delle vendite** rispetto a gennaio, che già aveva chiuso con un positivo +28%. Rispetto a febbraio 2015, l'aumento è stato pari al 31,1%, grazie ai 12.909 vei-

coli commerciali immatricolati (autocarri con peso totale a terra fino a 3,5 ton), con oltre 3.000 unità in più dei 9.845 dello scorso anno.

"Le agevolazioni fiscali del super-ammortamento, introdotte con la Legge di Stabilità il 15 ottobre scorso, hanno certamente dato un impulso considerevole al mercato, come dimostrano i risultati delle vendite a partire da novembre dello scorso anno" sono le parole del Presidente dell'UNRAE Massimo Nordio.

Con le agevolazioni citate è possibile portare in ammortamento il 140% del costo di acquisto dei beni strumentali. E quindi, anche veicoli da lavoro.

"Questo dimostra che con la riduzione delle pressione fiscale sulle imprese - conclude Nordio - si sono rese disponibili risorse per nuovi acquisti. Diventa, pertanto, più robusta la stima indicata dall'UNRAE ad inizio anno di un mercato 2016 vicino alle 155.000 unità, in crescita attorno al 15%".

Aumentano anche il traffico e gli incidenti

A crescere non è solo il numero di nuovi veicoli pesanti in circolazione. Nel corso del 2015 anche il **traffico di veicoli pesanti in autostrada è aumentato**, precisamente del 3,8% rispetto al 2014. E il traffico totale è cresciuto del 3,6% rispetto all'anno precedente.

Questi numeri giungono da un'elaborazione del Centro Ricerche Continental Autocarro su dati dell'Aiscat, l'Associazione italiana concessionarie autostrade e trafori.

A fronte di un aumento del traffico autostradale, sono però da segnalare anche gli **incidenti**, che hanno fatto registrare una crescita generale del 2,6%.

La percentuale sale di molto se si prendono in considerazione i **veicoli pesanti**: nel 2015 gli incidenti autostradali che hanno coinvolto veicoli pesanti sono aumentati del 14,2% rispetto al 2014.

È un dato da non sottovalutare, soprattutto se si tiene conto che nello stesso periodo considerato gli incidenti che hanno coinvolto veicoli leggeri in autostrada non sono aumentati, ma sono diminuiti dello 0,1%.



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



Super ammortamento e credito d'imposta Conviene investire, ma solo se ce n'è bisogno!

a cura del Dott. Enrico Di Giacomo, Consulente del Lavoro in Campobasso

Con la Legge di Stabilità per il 2016 è stato introdotto un nuovo strumento per incoraggiare le imprese ad investire in nuove attrezzature, macchinari, impianti ed automezzi: il "super ammortamento".

Molti di voi avranno già sentito parlare di un **recupero del 140% della cifra investita**, ma questa interpretazione può essere fuorviante: quando si dice che si andrà a dedurre il 140% del costo sostenuto, non significa che recupereremo più di quanto abbiamo speso. Significa semplicemente che il costo sostenuto per l'acquisto sarà aumentato ai fini dell'imposta sul reddito del 40%.

Ecco alcuni cenni sulla disciplina dettata dalla Legge di Stabilità.

Chi può fruire dell'incentivo?

- Persone fisiche che svolgono attività

produttiva di reddito di lavoro autonomo ai sensi dell'art. 49, comma 1, del Tuir (professionisti);

- Associazioni professionali (senza personalità giuridica) costituite fra persone fisiche;
- Persone fisiche esercenti attività commerciale o artigianale ancorché gestita in forma di impresa familiare, comprese le aziende coniugali;
- Società in nome collettivo e in accomandita semplice;
- Società di fatto che abbiano per oggetto l'esercizio di attività commerciale o artigianale;
- Società consortili a rilevanza sia interna che esterna;
- Società per azioni;
- Società in accomandita per azioni;
- Società a responsabilità limitata.

Quali beni possono essere oggetto

dell'incentivo?

Sono oggetto dell'incentivo le attrezzature, i mobili e gli arredi, macchine d'ufficio elettriche ed elettroniche (PC, stampanti, multifunzione, fax, etc.), gli impianti ed i macchinari, gli **automezzi** di ogni genere, compresi i mezzi d'opera, e le autovetture (anche quelle ad uso promiscuo).

Restano esclusi i terreni, capannoni e fabbricati, nonché le eventuali ristrutturazioni degli stessi.

Purtroppo **sono incentivati solo beni nuovi**, restando esclusi quelli usati, ma possono essere acquistati anche in **leasing**.

In quale periodo di tempo deve essere effettuato l'acquisto?

L'acquisto deve essere effettuato nel periodo che va **dal 15 ottobre 2015 al 31 dicembre 2016**.

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



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**

Da quando si può fruire dell'incentivo?

Si può fruire dell'incentivo dal momento dell'effettiva messa in funzione del bene, momento nel quale la Legge stabilisce l'inizio dell'ammortamento.

Il maggior ammortamento incide sulla congruità ai fini degli studi di settore?

No, perché la maggiorazione del 40% delle quote di ammortamento o dei canoni di leasing avviene direttamente in Unico sotto forma di variazione in diminuzione del reddito.

Se si dovesse rivendere il bene prima del termine dell'ammortamento, si dovrebbero restituire le maggiori deduzioni di cui si ha beneficiato?

No, semplicemente la maggior deduzione del 40% cesserà i suoi effetti.

Ecco un esempio:

Immaginiamo un'impresa che acquista un automezzo nuovo del valore di 300.000 €. Quale sarà il ritorno in termini di euro risparmiati? Nel box a fianco facciamo un po' di conti.

Leggendo i numeri, appare evidente che la scelta del leasing sia molto più conveniente per due motivi.

In primo luogo, l'importo complessivo di tasse risparmiate è molto più elevato, perché potremo fruire della maggiorazione anche sulla parte relativa agli interessi. Infatti, il dettato della Legge di Stabilità riguarda espressamente i canoni di locazione finanziaria nel loro complesso, non distinguendo appunto tra la parte di capitale e quella degli interessi.

In secondo luogo, il risparmio si realizza più velocemente: già il primo anno riusciamo a risparmiare più di tutto quello che risparmieremo nei sei anni del normale ammortamento.

Considerando, dunque, queste due motivazioni, nonostante il maggior costo del leasing dovuto agli interessi, questa scelta rimane senz'altro la più conveniente.



Un ultimo spunto di riflessione va fatto da quegli imprenditori che hanno la loro sede operativa, presso la quale intendono procedere con l'acquisto dei beni agevolabili, nelle Regioni **Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Molise, Sardegna ed Abruzzo**, perché potranno avvalersi di un'ulteriore misura incentivante presente nella Legge di Stabilità.

Sto parlando del **credito d'imposta** per le aziende (sono esclusi i professionisti) che investono in attrezzature, macchinari ed impianti nuovi nel periodo **dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2019**, anche in leasing.

Dunque **per gli imprenditori del Sud è**

possibile cumulare i due incentivi.

Una considerazione finale però va fatta: è da evitare lo sbaglio che molto spesso si tende a fare e cioè investire perché ci sono degli incentivi.

A mio parere bisogna **investire perché si ha effettivamente bisogno** di nuove attrezzature, impianti, macchinari, automezzi, ecc.

Niente ci verrà regalato ed anzi bisogna considerare che il primo ritorno, sotto forma di risparmio sulle tasse, lo avremo soltanto con l'Unico 2016 (per gli investimenti già effettuati dal 15 ottobre 2015 al 31 dicembre 2015) o addirittura con l'Unico 2017 per gli investimenti fatti nell'anno 2016.

Situazione A - Acquisto

- **1° anno:** il normale ammortamento è pari a 30.000 € (il primo anno è al 50%) sui quali andremo a risparmiare il 23% (almeno) e cioè 6.900 € + il 23% dell'ulteriore 40% in diminuzione dell'utile e cioè 2.760 € = 9.660 € di risparmio tasse totale per primo anno.
- **2°, 3°, 4° e 5° anno:** il normale ammortamento dal 2° anno in poi è di 60.000 € sui quali andremo a risparmiare il 23% pari a 13.800 € + il 23% sull'ulteriore 40% in diminuzione dell'utile e cioè 5.520 € = 19.320 € di risparmio tasse totale dal 2° al 5° anno compreso successivi all'acquisto.
- **6° anno:** come il primo, in totale 9.660 €

Sommando gli importi delle tasse risparmiate nei sei anni dopo l'acquisto, avremo **una cifra complessiva pari a 38.640 €**, che è stata calcolata con l'aliquota IRPEF più bassa (23%), **ma potrebbe essere maggiore in base alla nostra fascia reddituale**, fino a quasi raddoppiare per i redditi superiori a 75.000 €

Situazione B - Leasing

Durata contratto 30 mesi | Rata mensile 10.500 € | Totale canoni leasing 315.000 € di cui 270.000 € di capitale e 45.000 € di interessi | Prezzo di riscatto 30.000 €

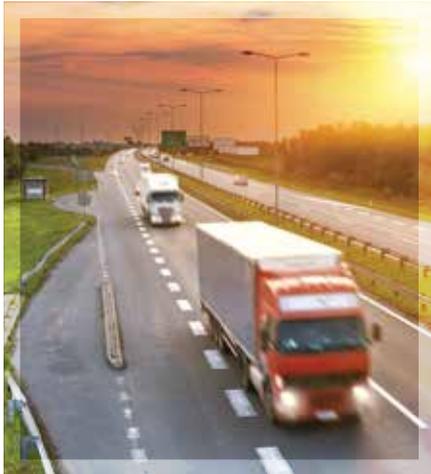
- **1° e 2° anno:** totale canoni pagati 126.000 € sui quali andremo a risparmiare il 23% pari a 28.980 € + il 23% dell'ulteriore 40% in diminuzione dell'utile e cioè 11.592 € = 40.572 € di risparmio tasse totale per ciascuno dei primi due anni di leasing.
- **3° anno:** avremo 6 canoni rimanenti (63.000 €) + il primo anno di ammortamento del riscatto (3.000 €), cioè 66.000 € sui quali andremo a risparmiare il 23% pari a 15.180 € + il 23% dell'ulteriore 40% in diminuzione dell'utile e cioè 6.072 € = 21.252 € di risparmio tasse totale per il 3° anno di leasing.
- **4°, 5°, 6° e 7° anno** dopo l'inizio del leasing: avremo l'ammortamento del riscatto pari a 6.000 € sul quale andremo a risparmiare il 23% pari a 1.380 € + il 23% dell'ulteriore 40% in diminuzione dell'utile e cioè 552 € = 1.932 € di risparmio tasse totale dal 4° al 7° anno dopo l'inizio del leasing.
- **8° anno** dopo il leasing: avremo l'ultima quota di ammortamento pari a 3.000 € sulla quale andremo a risparmiare il 23% pari a 690 € + il 23% dell'ulteriore 40% in diminuzione dell'utile e cioè 276 € = 966 € di risparmio totale per l'8° anno.

Se sommiamo tutti gli importi di tasse risparmiate, avremo **un importo complessivo di 111.090 €**

Francia, salario minimo obbligatorio da luglio

Anche per i nostri autisti che effettuano cabotaggio

In Francia è entrato in vigore ad inizio aprile un Decreto applicativo della Legge Macron, approvata la scorsa estate, che - secondo il Gover-



no francese - consentirà di contrastare il fenomeno della concorrenza sleale nell'autotrasporto da parte di vettori esteri.

Fra i punti chiave, l'applicazione del **salario minimo in vigore in Francia agli autisti stranieri** impegnati in operazioni di **cabotaggio** durante un trasporto internazionale.

Il Decreto stabilisce che le nuove disposizioni della Legge Macron sul salario minimo saranno applicabili a partire dal **1° luglio 2016**.

L'introduzione del salario minimo in Francia per gli stranieri ricorda da vicino un analogo provvedimento tedesco, contro il quale la Commissione europea ha già avviato una procedura di infrazione. Vedremo se anche la Francia rischierà una bocciatura da parte delle istitu-

zioni comunitarie.

E le nostre associazioni di categoria cosa fanno? La prima a prendere posizione in Italia è stata Assotrasporti, che se da una parte appoggia la lotta contro la concorrenza estera sleale in Europa, dall'altra parte chiede che l'azione di contrasto sia uniforme in tutti i Paesi dell'Unione europea (UE), anziché discriminare i trasportatori in base alla nazionalità.

Per questo **Assotrasporti** si batte contro iniziative isolate in Europa, discriminatorie per i trasportatori italiani, come la legge francese sul divieto di riposo settimanale a bordo camion o la legge tedesca sul salario minimo obbligatorio per i trasportatori stranieri, chiedendo l'intervento deciso della Commissione UE.

Filtri antiparticolato, tira una brutta aria

Un Dieselgate italiano rischia di travolgere il Ministero

Ricordate il caso Volkswagen? Ora potrebbe esserci un altro Dieselgate, stavolta tutto italiano.

Protagonisti della vicenda i filtri antiparticolato (**F.A.P.**), dispositivi che riducono le emissioni nocive dei **motori diesel**, bloccando le polveri sottili, in modo che non vengano disperse nell'aria. Una volta saturi, i F.A.P. distruggono le particelle accumulate e continuano nel loro ciclo.

Ora l'efficacia di tali dispositivi è stata messa in dubbio. Anzi, il rischio concreto è che siano addirittura dannosi;

indagato per smog e inquinamento ambientale risulta lo stesso Ministero dei trasporti.

Ma procediamo con ordine.

L'omologazione dei F.A.P. è concessa dal Ministero dei trasporti tramite la **Motorizzazione**.

Quando un'impresa italiana, la Dukic Day Dream, ha presentato un sistema alternativo e brevettato per eliminare le polveri sottili, il Ministero è intervenuto per bloccare l'omologazione. Da qui la denuncia dell'azienda italiana.

Il caso esplose quando, in seguito alle

indagini svolte dalla Procura di Terni, viene emessa l'ordinanza di rinvio a giudizio di cinque dirigenti del Ministero, fra cui il Direttore generale per la Motorizzazione, Maurizio Vitelli.

L'accusa è abuso e rifiuto atti d'ufficio e falso. Le carte parlano di **omologazioni rilasciate in maniera tutt'altro che rigorosa** alle Case automobilistiche che allora avevano il monopolio sui filtri antiparticolato.

Trattamento assai diverso - se confermato - rispetto a quello riservato al dispositivo Dukic, che non ha ancora otte-

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

nuto l'omologazione.

Le indagini vanno a fondo anche sulla natura dei filtri, portando alla luce particolari sconcertanti. Sulla base degli studi presentati, sembrerebbe che i **F.A.P.** non solo siano inutili, ma **altamente pericolosi**. Prima bloccano le polveri sottili, poi le bruciano trasformandole in particelle sottilissime (nanoparticolato), così da "ripulire" il dispositivo. E se le polveri sottili, liberate nell'aria, finiscono il loro corso nelle nostre narici, il **nanoparticolato** le supera e giunge direttamente ai polmoni, concorrendo a procurare gravi patologie.

Queste particelle sottilissime non verrebbero nemmeno recepite dalle centraline di rilevamento diffuse in tutta Italia, falsando così i dati relativi all'inquinamento.

Le stesse conclusioni sono state rilevate dalla **trasmissione TV "Le Iene"**, che in un servizio andato in onda il 17 aprile ha messo a confronto un veicolo dotato di filtro antiparticolato con uno che ne

era privo.

Il veicolo testato da "Le Iene" - un Jeep Grand Cherokee (classe di partenza Euro 3, gruppo 3, immatricolato nel 2002) cui è stato installato il dispositivo Dukic non riconosciuto dal Ministero - è stato poi portato **in Germania** per svolgere approfonditi **test di laboratorio**. Ecco una delle pagine degli esiti dei test svolti:

MPAS Kurzprotokoll TÜV - Essen		ECE	21.04.2016 09:24	mercedes	Testzahl: 03
Testobjektdaten 2016042103-3					
Hersteller:	21.04.2016 09:24	Fahrzeuge:		NAC Antipollutionssystem	
Besteller:	Schäfer	Schutzpunktbezeichnung:		ECE	
Bestellnr.:	1385075211138534	Schutzpunktbezeichnung:		ECE, CDRS, Kfz-Verfahren	
Herstellerdaten Chrysler Grand Cherokee CRD					
Auftraggeber:	Chrysler	Auftraggebernummer:	NAC		
Hersteller:	Grand Cherokee	Hersteller (DIN):	AT		
Fahrzeugmodell:	CRD 3.0V	Getriebe:	Stufenlos		
Produktionsnummer:	1385075211138534	Belegnummer:	Stufenlos		
Rollendaten					
Rollendaten:	2703	F1 (N/min):	0	F2 (N/min):	0
Rollendaten (kg):	2703	F2 (N/min):	0,0005	F2 (N/min):	0,0005
Kraftstoffdaten Diesel Reference EU 5					
Hersteller:	Chrysler (TÜV):	18190,00	C-Gehalt:	0,850 (DIN EN 590)	
Umgangsdaten					
Umgangsdaten:	Einheit	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4
Relative Luftfeuchtigkeit:	[%]	10,0	10,0	10,0	10,0
Relative Luftfeuchtigkeit:	[%]	40,0	40,0	40,0	40,0
Relative Luftfeuchtigkeit:	[%]	6,0	7,0	7,0	7,0
NOx Konzentration:	[ppm]	0,880	0,890	0,890	0,890
NOx Konzentration (DIN EN):	[ppm]	0,880	0,890	0,890	0,890
CO Volumen bei 20°C:	[ppm]	112,492	60,890	60,890	180,290
CO Volumen bei 20°C:	[ppm]	112,492	60,890	60,890	180,290
CO Konzentration:	[ppm]	20,000	20,000	20,000	20,000
PTP Volumen bei 20°C:	[ppm]	454,8	237,5	237,5	588,3
PTP Volumen bei 20°C:	[ppm]	454,8	237,5	237,5	588,3
Helligkeit:	[lx]	3,957	6,901	6,901	10,804
Helligkeit:	[lx]	6,489	6,489	6,489	6,489
Helligkeit:	[lx]	780	400	400	1188
Feuchteverteilung:	[lx]	0,00	0,00	0,00	0,00
Feuchteverteilung:	[lx]	0,00	0,00	0,00	0,00
Partikelkonz.:	[lx]	1,004	1,320	1,320	0
Partikelkonz.:	[lx]	0,000	0,000	0,000	0,000
Partikelkonz.:	[lx]	6,332-106	1,432-106	1,432-106	9,382-106
Partikelkonz.:	[lx]	7,782-144	9,122-144	9,122-144	1,882-144
Partikelkonz. vor Verd.:	[lx]	3434,341	7990,811	7990,811	4946,977
Partikelkonz. vor Verd.:	[lx]	1870,380	1870,380	1870,380	1870,380

A coordinare i test al laboratorio di prova del TÜV Nord a Essen è stato Giuliano Latuga, Presidente dell'Associazione VaiSicuro, che si dice certo dei benefi-



ci prodotti dall'installazione del nuovo dispositivo: "Il Ministero non ha ancora ratificato, cosa per me incomprensibile, l'omologazione, ossia il riconoscimento a questo dispositivo dell'idoneità all'abbattimento delle polveri sottili per un veicolo da Euro 3 a Euro 4".

Da qui la ricerca di un'altra via: "È nata l'idea di verificare se tramite enti di certificazione riconosciuti dall'Unione europea, è possibile ottenere ciò che tramite le istituzioni nazionali finora è stato negato".

Le prove in Germania, eseguite con il dispositivo già installato, hanno prodotto risultati lusinghieri.

Il veicolo, classificato Euro 3, al termine delle prove ha prodotto un valore di emissioni di particolato pari a 0,058 g/km in PM1: un valore rientrante nel limite di un autoveicolo M1 Euro 4 gruppo 3 (veicoli con massa complessiva a pieno carico uguale o superiore a 2500 kg); nel nostro caso uguale a 2506 kg.

Non finisce qui. A fine aprile, una **delegazione Assotrasporti, Fevess** (Federazione Veicoli Speciali e Specifici) e **VaiSicuro** ha incontrato al Ministero dei trasporti il neo Sottosegretario Simona Vicari, a cui ha esposto la problematica legata ai F.A.P. e ripercorso la vicenda del dispositivo italiano sconosciuto dal Ministero.

Lo staff ministeriale ha mostrato grande interesse, chiedendo alla delegazione ogni documentazione disponibile.

Intanto le indagini faranno il loro corso. L'auspicio è che venga fatta al più presto chiarezza sulla questione, perché sono in ballo la **sicurezza stradale** e la **qualità dell'aria** che tutti noi respiriamo ogni giorno.

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

Autorizz. Pubb. - assedi, per le attività di gestione
 Wi-Tek via Technologie Center

Wi
Tek
www.wi-tek.it

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

Formazione, nuova opportunità con I&P

Ecco come formare i dipendenti grazie ai contributi da versare

Formare con corsi specifici anche un solo dipendente si può?

Sì, grazie alla nuova collaborazione che ha ottenuto la società **Imprenditori e Professionisti (I&P)** per consentire alle proprie aziende socie di usufruire del servizio Formazienda per la formazione dei loro dipendenti, o di uno soltanto, oltre che di apprendisti e dirigenti.

Cos'è **Formazienda**?

Un Fondo interprofessionale paritetico autorizzato dal Ministero del lavoro,

nato per favorire, con corsi formativi specifici, il consolidamento e lo sviluppo di competenze del personale dipendente delle imprese, comprese le **micro-imprese** (con meno di 10 dipendenti e fatturato annuale non superiore a 2 milioni di euro).

In che modo Formazienda promuove e finanzia progetti di formazione?

Il Fondo è alimentato dalla destinazione volontaria da parte delle aziende della quota, pari allo **0,30%, dei contributi**

per la disoccupazione involontaria, che ognuna versa in automatico all'INPS.

Solo scegliendo di aderire al Fondo, ossia di dirottare a Formazienda il contributo INPS dello 0,30%, l'impresa può sfruttare (fino al 70%) queste risorse a proprio vantaggio per la formazione dei dipendenti. Il tutto **senza più pagare**: i corsi formativi Formazienda non richiedono cofinanziamento all'azienda.

Formazienda non organizza direttamente i corsi, ma si avvale di strutture e formatori accreditati, che possono svolgere l'attività formativa anche presso la sede dell'azienda.

Quali corsi sono finanziabili? La formazione può riguardare **qualsiasi settore di attività o area tematica**. Sono inclusi i corsi obbligatori per legge, come quelli sulla sicurezza sul lavoro.

Per maggiori info, si contatti lo staff I&P: email info@imprenditorieprofessionisti.it, tel. 0171 413146, fax 0171 426964.



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 Web: 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.

Imprenditori & Professionisti

NUOVE CONVENZIONI E SOLUZIONI PER IMPRESE E PROFESSIONISTI

FORMAZIONE FINANZIATA



Formazione con utilizzo di fondi pubblici, valida anche per corsi obbligatori e/o per un solo dipendente, presso la sede dell'azienda o studio, convenzionando il formatore di fiducia

SICUREZZA SUL LAVORO



Consulenza aziendale per l'adeguamento dell'impresa al D.Lgs. 81/2008: stesura del documento di valutazione dei rischi e corsi formativi per la sicurezza sul lavoro

COPERTURA ASSICURATIVA



Polizze assicurative da primarie compagnie:
RC auto • garanzie CVT • soccorso stradale
tutela patente e legale • RC professionale
RC vettoriale • azienda, casa e famiglia

CIRCOLAZIONE STRADALE



Convenzioni con "pompe bianche" (impianti di carburante low cost) • carte e apparati per il pagamento pedaggi • recupero accise sul gasolio • recupero Iva all'estero



PER MAGGIORI INFORMAZIONI:

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it

Tel. 0171 413146 • Fax 0171 426964



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

Revisione patente e CQC

Come cambiano gli esami

Dal 20 aprile, nuove modalità di svolgimento degli esami di revisione della patente di guida e della Carta di Qualificazione del Conducente.

La revisione della patente non è da confondere con il rinnovo periodico della patente, per il quale è sufficiente la visita medica di idoneità.

L'**esame di revisione della patente**,

invece, è un provvedimento che può adottare la Motorizzazione quando sorge il dubbio che il titolare della patente non sia più in possesso dei necessari requisiti fisici e psichici oppure dell'idoneità tecnica, perché ad esempio ha commesso infrazioni gravi alla guida.

Nel primo caso, viene disposta una visita presso la Commissione medica locale, mentre nel secondo caso è previsto un nuovo esame di teoria e prova pratica.

Le ultime novità normative riguardano l'esame teorico per la revisione della patente e quello per la revisione della CQC.

I nuovi esami di revisione consistono in un questionario, estratto da un database predisposto dal Ministero dei trasporti, secondo un criterio di casualità e composto da una serie di domande a cui rispondere con "vero" o "falso". La



SACED
ambiente & energia

carte
carburante

carte
prepagate

buoni
car wash*

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

* 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)

www.saced.com

prova d'esame è effettuata con l'utilizzo di un **computer o tablet**.

Per le **patenti** di categoria superiore, l'esame conta **30 domande** e ha durata di 30 minuti; si supera se non si commettono più di **3 errori**.

Per la revisione della qualificazione **CQC**, la prova d'esame è composta da **40 quiz**, per una durata di 40 minuti; si intende superata se non si commettono più di **4 errori**.

Anche i **programmi** d'esame subiscono

variazioni, con l'aggiunta di domande su: norme di comportamento alla guida, segnaletica stradale, effetti della guida sotto l'influenza di alcool o stupefacenti, elementi del veicolo necessari per la sicurezza della circolazione.

Carta del conducente

Rilasciabile anche ad autisti extracomunitari

Tra le nuove norme comunitarie in vigore da inizio marzo sull'utilizzo del **cronotachigrafo**, vi è quella riguardante il rilascio della Carta del conducente, necessaria per chi guida veicoli equipaggiati di tachigrafo digitale.

Questo documento è rilasciato, su richiesta del conducente, dall'autorità competente dello Stato membro in cui ha la sua "residenza normale", in Italia la Camera dei commercio.

Per **residenza normale** è inteso il luogo in cui dimora per almeno 185 giorni l'anno, per motivi professionali e/o personali.

Quando il conducente conserva legami professionali e personali in luoghi diversi, soggiornando alternativamente in due o più Stati membri dell'Unione europea, viene considerata residenza normale quella che ospita i legami personali, purché vi faccia ritorno regolarmente.

Il conducente, naturalmente, deve fornire le prove della propria residenza con

tutti i mezzi validi, a cominciare da un documento d'identità.

Ma se l'autista è un **cittadino extracomunitario**?

È prevista la possibilità, in casi debitamente giustificati ed eccezionali, che gli venga rilasciata - da uno Stato membro UE, come l'Italia - una **Carta**

conducente temporanea e non rinnovabile, della durata massima di **185 giorni**.

Condizione obbligatoria per tale concessione è che l'autista abbia un regolare rapporto di lavoro con un'impresa di autotrasporto stabilita nello Stato membro di rilascio.



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

La Commissione europea, sulla base dei dati forniti dagli Stati membri, sorveglierà attentamente il rilascio di Carte temporanee agli extracomunitari, riferendo ogni due anni sui propri

accertamenti a Parlamento europeo e Consiglio. Il tutto per assicurarsi che la concessione di Carte conducenti agli extracomunitari non abbia conseguenze negative

sul mercato del lavoro.

Il **rischio**, infatti, è che si diffonda la consuetudine a rilasciare più volte una Carta temporanea allo stesso conducente extracomunitario.

Nuove regole per il requisito di onorabilità

Ecco quando si rischierà di perderlo

L'**onorabilità**, come noto, è uno dei requisiti necessari per esercitare la professione di autotrasportatore, su cui l'Unione europea stabilisce norme comuni.

A marzo un nuovo Regolamento comunitario, che sarà applicabile dal **1° gennaio 2017**, è intervenuto per stabilire l'elenco di tutte le infrazioni gravi che

possono causare la perdita di tale requisito.

Per **infrazioni gravi** si intendono le violazioni all'art. 6 del Regolamento comunitario 1071/2009, in materia di: tempi di guida e riposo; tachigrafo; orario di lavoro; pesi e dimensioni dei veicoli; controllo tecnico su strada dei veicoli; limitatori di velocità; Carta di Qualifica-

zione del Conducente; patente di guida; trasporto di merci pericolose; accesso al mercato dell'autotrasporto internazionale.

L'entità dell'inosservanza determina il livello di gravità dell'infrazione, che può essere grave (IG), molto grave (IMG) o più grave (IPG).

Un'**infrazione IPG** può causare l'avvio della procedura di perdita dell'onorabilità dell'azienda.

In caso di **infrazioni IG e IMG**, la procedura scatta solo se **ripetute con una certa frequenza**.

In dettaglio, 3 infrazioni gravi (IG) per conducente in un anno vengono considerate come un'infrazione molto grave (IMG). Tre infrazioni molto gravi (IMG) per conducente per anno determinano l'avvio della procedura di perdita dell'onorabilità.

Il numero di infrazioni per conducente per anno rappresenta un valore medio calcolato dividendo il numero totale di tutte le infrazioni dello stesso livello di gravità (IG o IMG) per il numero medio di autisti occupati durante l'anno.



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

Distacco dei lavoratori

On. Benifei: "Sì a nuove regole UE, essenziali per i trasporti"

Al via l'iter di riforma della normativa comunitaria sul distacco dei lavoratori. Una riforma molto importante soprattutto per il settore dei trasporti: stabilire a livello europeo una cornice normativa uniforme e applicabile a tutti gli Stati membri, por-

rebbe fine a fenomeni quali il cabotaggio illegale, le "imprese fantasma" e i "distacchi selvaggi".

A parlarne è l'**europarlamentare Brando Benifei**, membro della Commissione per l'occupazione e gli affari sociali al Parlamento UE.

Lo scorso 8 marzo la Commissione europea ha presentato la **proposta di riforma della Direttiva sui lavoratori distaccati**.

Si tratta di un atto lungamente atteso, sia dal Parlamento europeo sia dai settori dei trasporti, dei lavoratori e dei sindacati, una proposta che muove dalla finalmente acquisita consapevolezza circa l'esigenza di **aggiornare una normativa del 1996**, ormai vecchia e palesemente non all'altezza delle nuove esigenze del mercato europeo.

Pur trattandosi di uno strumento dal carattere piuttosto tecnico e settoriale, si rischierebbe di commettere un errore sottovalutandone la rilevanza politica e le possibili ricadute, in particolare per una serie di ragioni che voglio di seguito elencare.

Innanzitutto sarebbe opportuno ricordare che all'inizio del proprio mandato, l'esecutivo comunitario di Jean-Claude Juncker si assunse il compito di presentare una riforma delle regole sul distacco dei lavoratori. Nel formulare i propri orientamenti politici, la Commissione si impegnò formalmente in tal senso, impegno che risultò essere anche una delle condizioni fondamentali per garantirsi il sostegno del gruppo politico parlamentare a cui appartengo, quello dei Socialisti e Democratici, al momento della fiducia in Parlamento.

Oggi abbiamo davanti a noi una proposta di riforma che si appresta a iniziare un complesso iter legislativo, col coinvolgimento di Parlamento e Consiglio UE, che dovranno riuscire a trovare un non facile accordo.

In prima analisi, vorrei sottolineare come l'apertura del dossier costituisca una buona notizia e **un primo, non banale, obiettivo raggiunto**. Forti erano, infatti, le pressioni provenienti da alcune capitali europee, dai colleghi

conservatori al Parlamento europeo, e da alcune organizzazioni di categoria e imprenditoriali, che avrebbero preferito attendere i risultati della già vigente "Direttiva di applicazione", prima di ulteriori iniziative.

Tale Direttiva, del 2014, aveva posto come obiettivo principale quello di rafforzare l'applicazione pratica delle regole relative al distacco dei lavoratori, affrontando le questioni legate alle frodi, all'elusione delle norme e allo scambio di informazioni tra gli Stati membri.

Uno strumento giuridico utile per far fronte ad alcuni problemi relativi al distacco, sul quale però il giudizio della Commissione europea è apparso essere negativo. Secondo l'esecutivo comunitario la Direttiva sull'applicazione non sarebbe stata in grado di raggiungere l'obiettivo di indirizzare l'azione dell'Unione per assicurare il principio della **parità di retribuzione per lo stesso lavoro nello stesso posto**.

Secondo la Commissione le due Direttive, ovvero "distacco" e "applicazione", sarebbero tra loro complementari e in grado di rafforzarsi reciprocamente, posizione con cui concordo pienamente.

I temi principali che fanno da sfondo alla discussione sono ovviamente il tema della libertà di movimento dei lavoratori UE, uno dei diritti fondamentali assicurato dai Trattati, e quello della protezione dei diritti salariali che, se non adeguatamente bilanciati, rischiano di creare profonde distorsioni del mercato.

Penso in particolare a quei fenomeni che possono favorire una possibile corsa al ribasso nelle condizioni contrattuali, una **concorrenza sleale tra le imprese** e l'allargarsi del fenomeno del **dumping sociale**, che già oggi rappresenta un serio problema per la sostenibilità del sistema economico nel mercato interno.

La vecchia Direttiva vincolava le imprese di invio a rispettare solamente le tariffe minime salariali dello Stato membro ospitante, creando in alcuni casi grosse differenze tra i lavoratori distaccati e i lavoratori locali, soprattutto negli Stati membri che presentano livelli salariali più elevati.

Ovviamente è importante sottolineare che l'ampiezza della questione, e la misura della sfida, non si possono affrontare semplicemente con l'approvazione di una Direttiva, ma richiedono l'elaborazione di una strategia economica, sociale e commerciale di ampio respiro. Significa pensare alla creazione di un sistema che garantisca e rafforzi la mobilità dei lavoratori, in Europa oggi ancora insufficiente, garantendo allo stesso tempo **condizioni di equità tra i lavoratori e le imprese europee**, in particolare modo in un periodo in cui le grosse divergenze macroeconomiche esistenti tra i diversi Stati membri rendono la situazione particolarmente difficile.

Ritengo dunque che la nuova proposta di modifica della Direttiva sul distacco sia un **giusto passo in questa direzione**.



ne.

Il numero di distacchi è in forte aumento in tutta Europa e, secondo le cifre raccolte, è aumentato di quasi il 45% tra il 2010 e il 2014, anno in cui se ne sono registrati 1,9 milioni, principalmente nei settori delle costruzioni, nel manifatturiero, nella sanità, nell'istruzione e nei servizi sociali, oltre al ben noto **impatto sul settore trasporti**.

L'Italia è il sesto Paese europeo di ricezione di lavoratori distaccati, e il decimo nella graduatoria d'invio: dati certamente rilevanti che dimostrano l'importanza della discussione per l'economia del nostro Paese.

La Commissione propone una modifica ambiziosa alla Direttiva distacco, ma "circoscritta" ad alcuni punti specifici (forse troppo mirata: si tratta sostanzialmente di una modifica di solo due articoli della Direttiva del 1996), col rischio di limitare fortemente la possibili-

tà di Parlamento e Consiglio di emendare il testo in maniera comprensiva.

La più rilevante delle modifiche avanzate riguarda le norme relative alla retribuzione dei lavoratori: si propone l'applicazione delle stesse regole dello Stato membro ospitante, quali definite dalla Legge o da contratti collettivi di applicazione generale, e con l'estensione di tale norma anche ai casi dei subappalti, **equiparando** quindi **tutte le norme sulla retribuzione**, inclusi eventuali bonus o indennità, **tra lavoratori distaccati e nazionali**.

Rimane tuttavia qualche dubbio circa la definizione utilizzata nel testo per i contratti collettivi, che rischia di escludere i contratti collettivi settoriali e aziendali in alcuni Paesi, e dunque minando l'universalità dell'applicazione delle nuove garanzie.

Per il settore dei trasporti la posta in palio è molto alta. Stabilire a livello eu-

ropeo una cornice normativa uniforme e applicabile a tutti gli Stati membri, che ponga fine alle gravi distorsioni dell'applicazione delle regole UE, in primo luogo il cabotaggio illegale, le imprese fantasma e i cosiddetti "distacchi selvaggi", è dunque essenziale.

Il **Governo francese**, sulla scia di quanto proposto in **Germania** lo scorso anno, ha deciso che a partire dal 1° luglio 2016, ai camionisti stranieri dovranno essere applicate le regole sociali e salariali francesi, incluso il **salario minimo**, dal momento del loro ingresso in Francia, ma escludendo il transito.

Nel caso tedesco, la Commissione europea non aveva reagito positivamente, aprendo una procedura di infrazione contro Berlino e considerando la scelta di estendere il salario minimo a tutto il settore del trasporto, incluse le compagnie estere, come una violazione dei Trattati, in particolare una restrizione della libertà di circolazione delle merci e di libera prestazione dei servizi.

I due casi citati dimostrano una forte insofferenza che la Commissione, pur svolgendo il suo ruolo di guardiano dei Trattati, ha il dovere di prendere in considerazione.

La riforma della Direttiva sul distacco dei lavoratori offre una buona opportunità in questo senso. La nostra vera sfida sarà dunque quella di elaborare una riforma che riesca nell'intento di migliorare la situazione del mercato del lavoro UE, elaborando un compromesso solido che sappia rispondere alle voci critiche che, a oggi, considerano la proposta o troppo, o troppo poco, ambiziosa.



Un sistema integrato e intermodale dei trasporti

On. Melilla: "È ora di cambiare aria!"

Per modernizzare la macchina dei trasporti in Italia occorre ridisegnare e applicare una nuova concezione della mobilità. Una mobilità che deve fondarsi sulla sostenibilità ambientale e sul ricorso a sistemi integrati ed

intermodali.

Parola dell'**On. Gianni Melilla**, Deputato e Segretario dell'ufficio di Presidenza della Camera dei Deputati, che ci presenta un ricco manifesto di proposte.

Già da 16 anni siamo nel nuovo secolo: il 2000, epoca che nell'immaginario collettivo ha sempre rappresentato l'idea del futuro.

Chi non ricorda "Solaris" o "2001 Odissea nello spazio", film intramontabili che hanno segnato un'epoca e che davano del nuovo millennio, sin dal

suo inizio, un'idea futuristica tutta da sperimentare, metafore informatiche che parlano anch'esse di trasporti, ma spaziali.

In realtà il passaggio di millennio si è svolto in maniera molto più tranquilla, tant'è che ci portiamo dietro tutto l'ultimo decennio del '900, con i problemi ancora non risolti in tanti settori, nella mobilità soprattutto.

Nell'era moderna il nostro Paese si trova a giocare una carta importante: la modernizzazione del trasporto nazionale, ridisegnando **una nuova mappa per la mobilità sostenibile**.

Questa è una sfida obbligatoria e importante, che implica il rimodernamento della mappa della mobilità nazionale e locale per il processo ad impatto ecologico per il futuro del Paese, ma anche per il futuro del genere umano, tenendo in gran conto la vivibilità delle persone come bene prezioso e irrinunciabile.

Eppure, nonostante questo importante impegno, non più derogabile, è proprio in questo settore che si segna il passo. Stenta ad avviarsi una concezione moderna di **riconversione ecologica del trasporto** che dovrebbe privilegiare il trasporto su ferro (prevedendo l'aumento del 15% di tale trasporto) con sostanziosi risparmi economici, ma soprattutto con grandi risparmi energetici e con una importante diminuzione dei gas di scarico.

Occorre incentivare il **cabotaggio**, i **sistemi integrati ed intermodali**.

Così come occorre anche sostenere il trasporto dei pendolari attraverso il ripristino e l'aumento delle risorse per il trasporto pubblico regionale con l'acquisto di almeno 1000 nuovi treni per i pendolari. Occorre valorizzare nelle città il trasporto pubblico locale (TPL), disincentivando l'uso del trasporto privato a favore dell'alleggerimento dei percorsi urbani, la diminuzione del traffico e della relativa diminuzione dell'avvelenamento dell'aria dovuto alla forte concentrazione degli inquinanti atmosferici o dai gas di scarico delle vetture private. Ma, soprattutto, si auspicano scelte che vadano nella direzione di quello che chiamiamo miglioramento dello stile di vita e dell'aria che respiriamo.

Ad oggi il settore dei trasporti sconta un arretramento strutturale dovuto a disattenzioni generali a livello sia nazionale che locale. Ciò è dovuto ai tagli a cui è stato sottoposto in questi ultimi anni dai Governi che si sono via via susseguiti, imposti da Leggi finanziarie e Patti di stabilità.

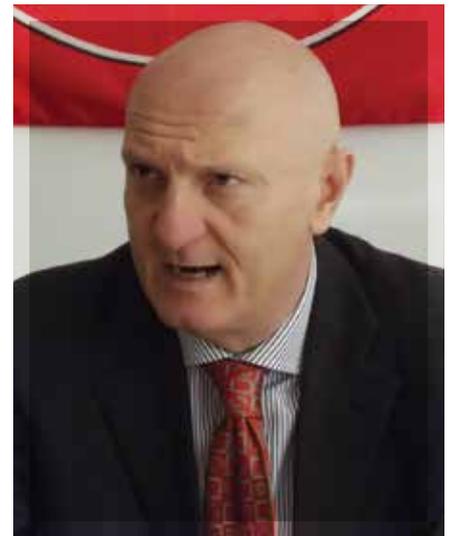
La conseguenza è stata un peggiora-

mento della rete dei trasporti, sia in termini di servizio che in termini di qualità, con il conseguente aumento delle tariffe del TPL, con la relativa ulteriore disaffezione dell'utenza. Responsabili sono in prima linea i processi di privatizzazione delle grandi aziende pubbliche col peggioramento del rapporto qualità/tariffa. Basti pensare ai danni apportati a Trenitalia, alla sua utenza e ai suoi lavoratori, con il taglio del parco treni al Sud soprattutto, eliminando in particolare i convogli notturni Nord-Sud e viceversa.

Si rendono necessarie politiche importanti e innovative di mobilità urbana sostenibile.

La proposta di Sinistra italiana SEL, partito a cui aderisco, parte da questo:

- proponendo il rifinanziamento della Legge (211/92) per il trasporto rapido di massa, aumentando gli spostamenti sul trasporto pubblico urbano almeno del 30%, mettendo a disposizione biciclette per uffici pubblici, studenti, aziende;
- promuovendo (con una Legge ordinaria nazionale) i servizi innovativi di mobilità come i taxi collettivi e il bus a chiamata, il *car sharing* e il *car pooling*, la mobilità ciclistica e pedonale in ambito urbano;
- realizzando nuove linee di metropolitana e del servizio ferroviario pendolare;
- pianificando parcheggi di scambi periferici alla città per persone e merci;
- puntando ad una riconversione del parco mezzi (auto e bus) da benzina e gasolio a biocarburanti;
- promuovendo una Legge quadro sui trasporti e i tempi delle città che armonizzi i mezzi di trasporto con scuo-



le, aziende, uffici pubblici con i tempi delle donne.

È necessario inoltre attuare politiche per la sicurezza degli operatori e dei viaggiatori, operando un'accurata opera di manutenzione dei sistemi di sicurezza ferroviari. È fondamentale risolvere, come già detto, l'annoso problema della carenza di reti ferroviarie al Sud cominciando, per esempio, dalla Bari-Napoli e da tutto il collegamento sud-nord lungo la dorsale adriatica.

Totale è la nostra contrarietà alle opere faraoniche a grave impatto ambientale e costosissime come la tratta **Torino-Lione** o il **Ponte sullo Stretto di Messina**.

Occorre porre l'attenzione verso il ruolo dei **porti italiani**, con una seria pianificazione e delle loro funzioni.

È fondamentale recuperare le innumerevoli competenze professionali dando uno sbocco verso il nuovo mercato occupazionale dell'ibrido e dell'elettrico. Il futuro dell'auto urbana è rappresentato



da mezzi piccoli e leggeri in luogo degli attuali in gran parte grandi e pesanti.

È questo un nutrito cartello di proposte, che ora attende risposte positive. Certo, molto ci sarebbe ancora da verificare e proporre ed è opportuno farlo al più presto.

Nelle città ed in alcune in particolare,

come in passato anche per Roma, l'ipotesi della realizzazione di tramvia leggera di collegamento poco inquinante, ad alimentazione elettrica a fonte rinnovabile sarebbe ottimale, poco inquinante, veloce perché impegna corsie preferenziali, e comoda; non inciderebbe sul traffico locale e non incrementerebbe

solo i posti di lavoro, ma rappresenterebbe, proprio per le caratteristiche di snellimento dei tempi di percorrenza, un incentivo al disuso dell'auto privata. Sono queste ipotesi più volte prese in considerazione ma mai risolte. La modernità non può non partire da una nuova concezione della mobilità.

Regole UE da riformare per far ripartire l'autotrasporto On. Carloni: "In Italia siamo già sulla buona strada"

Intervistiamo l'On. Anna Maria Carloni, membro della IX Commissione trasporti alla Camera dei deputati, che ci spiega perché in Italia siamo finalmente sulla strada giusta per ridare slancio e competitività alle imprese di auto-

trasporto merci.

Sul fronte europeo, l'On. Carloni punta sul processo - non più rinviabile - per uniformare le regole del mercato dei trasporti in tutti i Paesi dell'Unione europea.

Il mercato dei veicoli commerciali cresce da inizio anno (dati Unrae), grazie soprattutto ai contributi pubblici per l'acquisto di nuovi mezzi. L'autotrasporto, però, stenta a ripartire: secondo lei, cosa potrebbe ridare finalmente nuova linfa alle aziende del settore?

Veniamo da due Leggi di Stabilità positive in questo senso.

Con la Legge di Stabilità 2015 erano state disposte risorse per circa 250 milioni di euro, in particolare destinati al rinnovo e all'adeguamento tecnologico del parco veicolare, per l'acquisizione di beni strumentali per il **trasporto intermodale**, nonché per favorire iniziative di collaborazione e di aggregazione fra le imprese del settore dell'autotrasporto.

Con la Legge di Stabilità 2016, invece, è stato introdotto uno strumento a mio avviso molto importante: un **esonero, a domanda, pari all'80% della contribuzione previdenziale** (ad eccezione dei premi INAIL) a carico dei datori di lavoro.

Inoltre, con 10 milioni di euro è stato possibile consentire la riattivazione della sezione speciale per l'autotrasporto istituita nell'ambito del Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese, che aveva cessato la propria operatività per esaurimento dei fondi.

Giova ricordare che il Fondo di garanzia fu istituito nel 1977 con l'obiettivo di consentire alle imprese non tanto di ricevere un contributo in denaro, quanto

la concreta possibilità di ottenere finanziamenti senza garanzie aggiuntive (e quindi senza costi di fidejussioni o polizze assicurative) sugli importi garantiti dal Fondo.

Direi dunque che **siamo sulla strada giusta per supportare il settore.**

La questione dei controlli su strada è tornata alla ribalta di fronte alla minaccia del terrorismo, che si aggiunge a quella della concorrenza estera sleale nell'autotrasporto. Cosa risponde a chi chiede che le istituzioni si attivino per controlli più efficaci, distribuiti equamente fra trasportatori italiani e stranieri?

Anche in questo caso, credo che l'ultima Legge di Stabilità abbia ben operato, anticipando quel che poi drammaticamente è emerso nel dibattito quotidiano, ossia la necessità di maggiore sicurezza.

Infatti, è stato reintrodotta l'**obbligo di esibire la prova documentale** con riferimento alle attività di trasporto internazionale di merci, o di un qualunque documento di accompagnamento delle merci previsto dalla normativa interna o internazionale, pena pesanti sanzioni amministrative che vanno da multe al fermo del veicolo.

Inoltre, è notizia recente la firma del protocollo di intesa tra Ministri delle infrastrutture e trasporti, del lavoro e politiche sociali, e dell'interno per la **pro-**



grammazione dell'attività di controllo su strada, che prevede un programma congiunto di attività di controllo cui parteciperà anche il personale ispettivo del Ministero del lavoro per rendere più efficaci, come richiesto anche dalle associazioni di categoria, i controlli, finalizzati, tra l'altro, a colpire i fenomeni di **concorrenza sleale**.

Va da sé che tali controlli, se da un lato saranno concentrati sul tema dell'autotrasporto internazionale e del cabotaggio, permetteranno anche un'ulteriore risposta al problema della sicurezza derivante dalle recenti attività terroristiche nel territorio europeo, e che potrebbero estendersi pericolosamente anche a quello italiano.

L'apertura dei mercati oltre i confini nazionali in Europa è un dato di fatto imprescindibile. Quanto conta avere una "prospettiva europea" oggi nel trasporto merci?

Crede sia necessario cercare di guardare alla tematica dell'autotrasporto in chiave europea.

Vorrei infatti ricordare come il trasporto di merci su strada sia il motore dell'economia comunitaria. Esso rappresenta il 73% del trasporto di merci via terra e con un fatturato annuo di 300 miliardi di euro è pari a quasi il 2% del PIL dell'UE. Con l'abbattimento delle frontiere, ci siamo trovati a parlare e a confrontarci con altri 27 mercati del lavoro, tutti diversi, con regole e culture differenti.

Dopo un periodo di assestamento e di comprensione dei problemi, non è più rinviabile un processo che deve tendere all'**allineamento delle normative sull'autotrasporto nei Paesi europei**, così come indicato anche dal Comitato economico e sociale europeo (CESE) nel settembre 2015.

Dunque, le problematiche italiane devono essere sempre più inquadrare in un campo europeo. In tal senso, condivido l'obiettivo della Commissione Juncker,



che è quello di contrastare il dumping sociale in tutte le sue forme, come quelle relative al lavoro sommerso, come affermato nel proprio parere del 2015 sulla Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti.

In tal senso uno degli obiettivi è quello di **semplificare le norme comuni** sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada, e quelle che disciplinano l'**accesso al mercato internazionale** del trasporto di merci su strada, e in particolare il cabo-

taggio.

La Commissione dovrebbe presentare una proposta nel 2016 per una revisione della legislazione relativa al trasporto su strada per chiarire le norme in materia di stabilimento e cabotaggio e facilitare i controlli.

Non resta dunque che attendere queste nuove indicazioni europee, che, sono convinta, saranno un ulteriore passo in avanti per costruire davvero un mercato concorrenziale, e dunque con regole realmente uguali per tutti.

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

TruckEmotion & VanEmotion

Si prepara l'edizione 2016

La quinta edizione di TruckEmotion & VanEmotion, la manifestazione nazionale dedicata al mondo dell'autotrasporto, riaccende i motori con un programma rafforzato e un team in parte rinnovato.

Meta finale, come sempre, è l'**Autodromo nazionale di Monza**, la Scala dei motori: da venerdì **14** a domenica **16 ottobre 2016** il paddock lombardo sarà un trionfo di truck e van, punto di riferimento per gli addetti ai lavori e per tutti gli appassionati di motori.

Nel 2015, si sono registrate oltre 11.000 presenze, sono state ben **2.964 le prove effettuate in pista** su veicoli industriali e commerciali (marchiati Scania, Iveco, Daf, Renault Truck, Fiat Professional, Mercedes-Benz, Nissan, Opel, Peugeot e Volkswagen), per un totale di **12.583 km percorsi**, e 15 gli eventi tematici interni alla manifestazione.

Risultati importanti, che fanno da trampolino di lancio per l'edizione 2016.

Gli organizzatori sono già all'opera per elaborare nuovi spunti tematici, capaci



di dar voce a tutta la complessità del trasporto merci, un settore trainante per l'economia del nostro Paese.

Se l'anno scorso tema centrale è stato il trasporto di qualità degli alimenti - un focus, quello sul cibo, imprescindibile

nell'anno di Expo Milano 2015 - quali saranno i temi forti di quest'anno? Lo scopriremo a breve.

Per ora, vi anticipiamo che TN Trasportnotizie sarà nuovamente media partner dell'evento.

TruckEmotion 2015, un'edizione... scoppiettante

Durante l'edizione 2015 di TruckEmotion & VanEmotion, noi di TN Trasportnotizie eravamo posizionati in una vasta area box, al fianco dell'associazione Assotrasporti, con cui abbiamo organizzato i **test drive** in pista con i trattori messi a disposizione da Scania.

L'area - di oltre 300 mq fra box coperto e spazio esterno - si è rivelata un **polo attrattivo di primo piano**, grazie alle tante occasioni di svago e formazione continua che



ha offerto.

Dal simulatore di guida ai test drive in pista, dai servizi di informazione e consulenza a 360° all'offerta di prodotti per il trasporto e la circolazione stradale.

Siete curiosi di sapere cosa ci riserverà l'edizione 2016? Seguite il sito web **trasportnotizie.com** e la nostra **pagina Facebook "TN - Trasportnotizie"** per restare sempre aggiornati, ovunque siate.

Clinica dell'auto

Perché un centro di revisione deve aderire

a cura di Giuliano Latuga, Direttore responsabile IM - ISOMotori

Il nostro sistema è paragonabile al **sistema sanitario nazionale, adattato ai veicoli a motore**, ed il nostro software è simile ad un CUP, che è in grado di catturare nominativi di proprietari di auto, e non solo.

Se hai un **centro di revisione** questo progetto d'ingegneria si sviluppa tutto intorno alla tua attività per far crescere il tuo fatturato (fino a 1.200 revisioni annue di incremento certificate).

L'azione del servizio e dei benefici è rivolta sia a soggetti privati muniti di solo codice fiscale ("Formula Famiglia") e liberi professionisti o aziende (con partita Iva, "Formula Business"), sia alle attività professionali convenzionate e coinvolte nell'erogazione di servizi (officine di riparazione, rifornitori, autoriscambi ecc.).

Il progetto prevede i seguenti passaggi.

Iscrizione da parte del proprietario di un veicolo a motore all'associazione Assomotortest (gratis per i primi due anni). L'iscrizione comprende:

1) Primo test tecnico: controlli basilari da effettuare presso un nostro Doctor Auto abilitato (un responsabile tecnico da noi accreditato) al fine di garantire il miglior valore commerciale del bene mobile, la migliore sicu-

rezza stradale, il minor inquinamento acustico ed atmosferico.

2) Compilazione della cartella clinica "Clinicauto.it" per ogni veicolo iscritto, che riporterà, oltre ai dati identificativi del mezzo e del proprietario, i servizi tecnici richiesti con predisposizione del piano di manutenzione programmato a scadenze e modalità indicate.

3) Servizio Reminder alle scadenze periodiche e nelle modalità indicate.

4) Card carburante ricaricabile da utilizzare tutte le volte che si effettua un rifornimento presso qualsiasi distributore con ogni tipo di carburante e marchio.

Applicazione annuale dei richiami concordati, obbligo di richiesta di emissione fattura verso la società di gestione dei servizi resi per ottenere lo sconto prestabilito da convenzione, utilizzo obbligatorio delle card (carburante) per








*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 - Info@businesscar.it

ottenere il bonus concordato (revisione gratuita).

Emissione finale prevendita bene mobile del certificato stato d'uso "Certauto" nelle modalità concordate.

Per coloro che aderiranno alla fruizione completa di tutti i servizi inseriti nel piano di manutenzione programmata "Clinicauto.it", tutte le successive revisioni ed il certificato "Certauto" saranno gratuiti.

Formula Business

Solo per P.I. Formula Business (200xCento.com), a cui sarà fatturato tutto il controvalore dei servizi sopra indicati, come campagna pubblicitaria aziendale con una maggiorazione del 20%.

La campagna promozionale comprende:

- Spazio pubblicitario (piedino) su rivista IM - ISO Motori;
- Spazio pubblicitario banner su sito Clinicauto.it;
- Attivazione WeSL (Web Strategy lab) con campagna su social network;
- Partner ufficiale iniziative gruppo BC Point (sponsorizzazione eventi);
- 50 Abbonamenti gratuiti IM formato pdf (valore 42 € per abbonamento compilando apposita scheda, obbligatoria la Targa del veicolo a motore fino a 3,5 ton);
- Sconto su manodopera e ricambi per servizi di autoriparazione;
- Per veicoli aziendali con percorrenza annua di almeno 30 mila km certificati con fatturazione manutenzioni e tagliandi alla società di gestione e uso costante della card per il pieno = Revisione gratuita;



- Servizio Reminder.

Formula Famiglia

Ai possessori di beni mobili targati che non dispongono di partita Iva al momento dell'iscrizione all'Assomotortest sono riservati i seguenti plus:

- Abbonamento gratuito IM formato PDF (valore 42 € per abbonamento);
 - Sconto su manodopera e ricambi per servizi di autoriparazione;
 - Per veicoli con percorrenza annua di almeno 6,6 mila km certificati con fatturazione (ARE) del pieno = Revisione gratuita;
 - Servizio Reminder.
- I servizi tecnici offerti tramite operatori professionali accreditati e garantiti riguarderanno:
- Card carburante
 - Pedaggi autostradali
 - Miglior preventivo assicurativo (ad esclusione del bollo)
 - Tagliandi e cambi gomme (tramite officine accreditate)
 - Manutenzione ordinaria e straordinaria

ria

- Wrapping
- Pezzi di ricambio e di sostituzione o di aftermarket (tuning e/o 4x4)
- Soccorso stradale (sempre facoltativo in quanto spesso già incluso nelle polizze auto)
- Aggiornamento su CDC (impianto gas, gancio traino)
- Certificazione stato d'uso usato (Certauto)
- Assistenza cristalli
- Revisione periodica
- Servizio Reminder

I "Reminders" periodici riguarderanno bollo, revisione, assicurazione, patente, tagliandi, gomme e chilometraggio percorso su base mensile, con preavvisi a 1 mese prima della scadenza, 1 settimana prima della scadenza e 1 giorno prima della scadenza.

Se hai un centro di revisione o un'officina e vuoi saperne di più, compila ed invia il **coupon** sotto al fax 051 6013599 oppure manda un'email a info@clinicauto.it

Coupon per richiedere maggiori informazioni (al fax 051 6013599):

Nome _____

Cognome _____

Centro revisione Officina Altro

Città _____ Via _____ CAP _____

Telefono _____ Fax _____

Email _____

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 MARIO PICANO, AUTOTRASPORTATORE ATTIVO NEL LAZIO: "LA SFRENATA CORSA AL RIBASSO INDEBOLISCE IL NOSTRO SETTORE!"

Sono Mario Picano, titolare di un'azienda laziale di autotrasporto, con sede a Latina.

Faccio l'autotrasportatore da 35 anni e con me lavorano mia moglie Paola e tre dipendenti.

Operiamo solamente in Italia, ma diversifichiamo il genere di trasporti effettuati: dagli alimenti, alle batterie, ai rifiuti. Un po' di tutto.

La crisi nazionale e internazionale ha avuto un impatto devastante sul mio settore. Sono **aumentati i costi del personale e di gestione**: dal gasolio, alle gomme, ai pedaggi autostradali.

Lo Stato alza i prezzi senza chiedere niente a nessuno.

Viceversa, si è accentuato uno dei più gravi problemi che affliggono noi trasportatori: la **sfrenata corsa al ribasso**. Non possiamo aumentare le nostre tariffe: se ci proviamo, troviamo decine di altri trasportatori che si offrono a prezzi più bassi. **Non è coerenza questa.**

Chi commissiona i trasporti cerca di spendere il meno possibile e gli autotrasportatori - sia stranieri sia italiani - si

prestano a questi compromessi, pur di far viaggiare il proprio mezzo.

Non viene più data la giusta retribuzione alla **qualità del trasporto**.

Tutto questo non fa altro che indebolire ancora di più un settore già in crisi.

I costi aumentano, i guadagni diminuiscono, **cosa ci resta a fine mese?**

Se pensate ai rischi della strada connessi al nostro mestiere, la remunerazione non rende per niente giustizia ai nostri sacrifici.

Per non parlare dell'abitudine dei clienti di pagare a distanza di mesi.

E nel frattempo, chi paga il gasolio, la manutenzione dei mezzi e i costi di gestione?

Talvolta, poi, succede che il cliente non paghi proprio, rendendo drammatica e irrecuperabile la nostra perdita economica.

Si finisce per diventare **ostaggi delle banche**, se non di strozzini.

Per forza molti trasportatori cercano escamotage di ogni tipo per aggirare i costi o per evadere le tasse.

È una cosa triste, poiché son tutti sotterfugi che non portano a niente di concreto e indeboliscono ulteriormente il nostro settore. Ma **lo Stato non tutela l'autotrasporto!**

Vorrei assumere un'altra persona, ma gli incentivi? Bassissimi, così io e mia moglie dobbiamo fare il doppio lavoro.

E c'è di più. Le norme in materia di ore di guida e di riposo, abbinate a limiti di velocità e divieti, dilatano la lunghezza dei viaggi.

In una settimana riesco a fare poco più che un viaggio, intervallato da numerosissime pause obbligatorie.



Come posso portare a termine le consegne in tempo utile?

Tanto più che se si sgarra di cinque minuti, arrivano multe salatissime, perché siamo controllati a vista.

Tutte queste regole mi starebbero anche bene, se negli anni fossero aumentate le entrate che ci spettano.

Invece, come detto, si va al ribasso e i **costi di esercizio indicativi** segnalati dal Ministero **non sono minimamente rispettati.**

A malapena ci salva il rimborso delle accise sul gasolio consumato!

Si fanno i salti mortali per riuscire almeno a portare a termine la consegna e a guadagnare i soldi necessari per pagare i dipendenti e le spese, sperando che non succeda niente durante il viaggio.

Perché se poi capita un danno al camion o scoppia una gomma, si è di nuovo in perdita.

Se si continua di questo passo, tutti i risparmi faticosamente racimolati in questi anni rischiano di essere gettati al vento!

Quali sono i problemi
maggiori che incontrate
quotidianamente?

Avete proposte al riguardo?

Vorreste raccontare la
vostra esperienza?

Contattate Assotrasporti:

Tel 348 8827231

Email info@assotrasporti.eu

Il neo Sottosegretario Vicari incontra Assotrasporti Presenti anche Fevess e VaiSicuro

La missione di Assotrasporti "Incontriamoci, proponiamo, lavoriamo" non riguarda soltanto gli incontri con i trasportatori sul territorio. Esprime anche lo spirito propositivo con cui si presenta alle Istituzioni per proporre soluzioni ai problemi di un settore che resta in crisi.

Per questo Assotrasporti, ponendosi come *trait d'union* tra la base e le Istituzioni, ha inviato una propria delegazione a Roma presso il **nuovo Sottosegretario ai trasporti Sen. Simona Vicari**, assistita dal Dott. Antonio Macera, funzionario tecnico del Ministero.

Della delegazione, guidata dal Presidente Secondo Sandiano, hanno fatto parte Fabio Amici (Assotrasporti/Fevess), Andrea Durati (Assotrasporti), Silvia Gironi (Fevess/Vai Sicuro) e Giuliano Latuga (Presidente di Vai Sicuro e coordinatore tecnico Fevess).

La delegazione ha presentato al Sottosegretario e al suo staff il programma Assotrasporti di riforma dell'autotrasporto, le cui proposte, già poste all'attenzione del Governo nei precedenti incontri, sono frutto di un costante aggiornamento che nasce dal dialogo con gli autotrasportatori.

Molte di queste proposte sono realizzabili a costo zero e portatrici di benefici per l'intera economia del Paese.

Una su tutte, l'incremento di **controlli sui vettori stranieri** per ridurre la concorrenza sleale e il dumping sociale. Assotrasporti ha spiegato al Sottosegretario Vicari la necessità di maggiori



verifiche sui mezzi con targhe straniere e/o autisti di altra nazionalità (comunitaria o extracomunitaria), chiedendo che a questi veicoli sia verificata anche la regolarità della revisione e la presenza di idonee coperture assicurative.

Secondo l'associazione, la scarsità di questo tipo di controlli permette ai veicoli stranieri di circolare liberamente sulle nostre strade, creando disparità nei confronti dei trasportatori italiani, con in più conseguenze deleterie in termini di sicurezza stradale.

Assotrasporti ha così rinnovato la proposta di un tavolo comune con le **Forze dell'Ordine**, per consentire agli addetti ai controlli stradali di acquisire una **corretta formazione e idonee procedure**.

Il tutto per garantire che sui trasportatori italiani e stranieri (questi ultimi in maggioranza sulle nostre strade) siano effettuate le necessarie verifiche in misura proporzionale al numero di veicoli

circolanti.

Assotrasporti ha anche ribadito la necessità e l'urgenza di intervenire sul **Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori** per risolvere le situazioni che danneggiano una parte della categoria a favore di altre.

L'incontro fra Assotrasporti e Governo è stato anche occasione per **Fevess** (Federazione Veicoli Speciali e Specifici) e **VaiSicuro** (Associazione Consulenti Tecnici Automotive) di presentare alcuni temi scottanti che vedono indagati funzionari ministeriali, anche per reati in materia ambientale, e che toccano quindi la salute di tutti noi cittadini.

Assotrasporti, Fevess e Vai Sicuro hanno valutato in maniera positiva l'esito dell'incontro, durante il quale hanno riscontrato attenzione da parte del Sottosegretario a comprendere i problemi della categoria e volontà di cercare nuove soluzioni.

Carburante, come risparmiare sul pieno



Fare il pieno risparmiando? Si può, grazie alle nuove convenzioni che Assotrasporti sta attivando in tutta Italia con gli **impianti di distribuzione carburante low cost**, le cosiddette "pompe bianche".

Le nuove pompe bianche

convenzionate sono in Piemonte, ma l'offerta Assotrasporti è valida **in tutta Italia**.

Per sapere dove sono i nuovi impianti di distribuzione convenzionati e chiedere più informazioni in merito, andate sul sito Assotrasporti

www.assotrasporti.eu, scrivete una email all'indirizzo info@assotrasporti.eu oppure telefonate al numero 348 8827231.

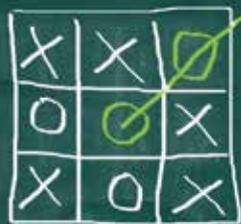
Contattate Assotrasporti anche per **segnalare altri impianti** da convenzionare sul territorio nazionale!

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



BLOCCIAMO 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

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.eu



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

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.



Dr. PAOLO FERRARIS

LAVORO

Laureato in Economia, svolge la professione di commercialista in Asti dal 2014, con particolare riguardo alle imposte dirette ed al contenzioso tributario. È insegnante di Economia aziendale nella scuola secondaria.

L'ORARIO DI LAVORO DEI DIPENDENTI AI SENSI DEL CCNL ASSOTRASPORTI-UGL

Analizziamo le disposizioni del CCNL per autotrasporto merci, logistica e spedizioni Assotrasporti-Ugl, relative all'orario di lavoro del personale dipendente.

Le norme di riferimento le troviamo nel capitolo IV del citato contratto, articoli dal 23 al 31.

L'articolo 23 stabilisce in **40 ore settimanali di lavoro effettivo** il limite dell'orario normale per il personale viaggiante; tale monte orario può essere distribuito su cinque giornate lavorative da otto ore ovvero su sei giornate con conclusione di norma entro le ore 13 del sabato.

La durata massima del rapporto di lavoro, comprese le ore straordinarie, **non può eccedere le 48 ore settimanali**.

Nel **conteggio del lavoro effettivo** non

si considera quello trascorso in viaggio in treno o con altri mezzi per il trasferimento nel luogo di servizio. Inoltre, è escluso quello effettuato in attesa del proprio turno nella cabina di guida dell'automezzo condotto da un secondo conducente.

Sono, altresì, escluse le soste e le pause intermedie, per esempio i tempi per la consumazione dei pasti e i tempi di riposo minimi previsti dalla Legge.

Il lavoratore non ha diritto alla retribuzione per il tempo di riposo ma esclusivamente all'indennità di trasferta nel caso in cui il riposo è fuori dal Comune in cui ha sede l'impresa.

È invece considerato lavoro effettivo quello in attesa del compimento delle operazioni di dogana.

Le regole sull'orario sono diverse per

chi svolge **mansioni discontinue**, per esempio per coloro che effettuano lunghe tratte chilometriche che comportano assenze giornaliere continuate dalla sede dell'impresa.

Per costoro il limite massimo di prestazione è stabilito in **250 ore mensili**, compresi i tempi di attesa necessari per l'esecuzione del servizio, le pause per le attività di manutenzione e verifica del veicolo, il rifornimento, il carico e lo scarico delle merci.

Importante è l'art. 25 in tema di **flessibilità oraria** per le imprese con forti variabilità dell'intensità produttiva. Per queste tipologie di aziende è possibile effettuare una diversa modulazione dell'orario settimanale, sia per specifici lavoratori, sia per la totalità dei dipendenti.

La flessibilità consiste in una maggiore prestazione lavorativa settimanale oltre le 40 ore per un monte orario non superiore alle 150 ore annue nei periodi di maggiore intensità, da recuperare con una riduzione oraria settimanale in quelli più scevi di lavoro.

Essa potrà operare anche su base stagionale, prevedendo per un periodo massimo di cinque settimane consecutive (e solo per una volta nell'anno solare) la durata normale di lavoro su sei giorni attraverso un recupero delle ore nelle settimane immediatamente precedenti o successive a quelle oggetto di flessibilità.

Il vantaggio di tale disposizione, comune a molti CCNL di vari settori, è quello



di evitare di dover pagare straordinari nei periodi "caldi" e di aver lavorativi inattivi, o quasi, nella restante parte dell'anno.

Durante il periodo della flessibilità le ore ulteriori a quelle previste dal contratto sono retribuite con una maggiorazione del 15% rispetto al valore base tabellare.

Si possono prevedere giornate di lavoro domenicale o festivo, attribuendo al lavoratore una retribuzione ulteriore pari al 20% della paga base in ragione del maggior disagio.

Il lavoro notturno, ossia quello effettuato dalle ore 22 alle ore 6 del giorno successivo, è retribuito con una maggiorazione del 15%, e deve prevedere un

riposo di almeno dodici ore consecutive prima della ripresa del lavoro.

L'art 29 disciplina il lavoro straordinario, cioè le ore giornaliere lavorate oltre l'orario normale di 40 ore settimanali. Viene previsto un secondo limite oltre alle 48 ore settimanali: non si possono eccedere le 160 ore annue.

Aspetto rilevante è la disciplina dei permessi retribuiti, stabiliti dalla Legge 54 del 1977. Il CCNL in esame li quantifica in 32 ore annue che, se non usufruite, danno diritto alla corresponsione della relativa retribuzione.

In caso di accordo tra il dipendente e il datore di lavoro, si possono prevedere permessi giornalieri di breve durata (per esempio, visite mediche) da recuperare

con ore di lavoro aggiuntive nella misura massima di un'ora al giorno.

Dato che sono imminenti alcune consultazioni elettorali, si sottolinea che ai sensi della Legge 3 del 1990, coloro che adempiono alle funzioni negli uffici elettorali, compresi i rappresentati di lista, hanno diritto all'assenza dal lavoro, senza necessità di dover attingere ad ore di permesso o di ferie.

Sono inoltre previsti permessi retribuiti straordinari per eventi particolari (matrimonio o nascita di un figlio, decesso dei genitori, fratelli e sorelle, suoceri...) senza dover attingere a quelli ordinari.

È, comunque, possibile per il dipendente chiedere, nel limite massimo di 48 ore annue, ulteriori permessi non retribuiti.



Dr. SIMONE COGNO

LAVORO

Iscritto all'Albo dei Consulenti del Lavoro di Torino dal 1995. È amministratore dello Studio Asco di Torino, membro dell'Associazione Italiana Formatori, esperto in problematiche previdenziali, del lavoro e relazioni industriali.

CCNL ASSOTRASPORTI-UGL E ANTICIPAZIONE DEL TFR: COSA FARE PER RICHIEDERLA

Il Contratto collettivo nazionale di lavoro di Assotrasporti e Ugl, all'articolo 61 (**Trattamento di fine rapporto**), prevede quanto segue:

"Al lavoratore dipendente licenziato o dimissionario sarà corrisposto il trattamento di fine rapporto, come previsto e disciplinato dalla Legge 29 maggio

1982, n. 297.

L'anticipazione sul TFR può essere richiesta in presenza delle condizioni previste dalla Legge, oltre che per spese sanitarie e per costruzione e/o ristrutturazione della prima casa di abitazione per sé o per i figli anche per l'assegnazione della prima casa costruita in coo-

perativa.

Le Parti al fine di dare pratica attuazione al diritto dei lavoratori dipendenti ad accedere a forme pensionistiche complementari hanno inteso individuare nel fondo che sarà istituito dalle Parti firmatarie del presente contratto quale strumento idoneo a dare questo tipo di servizio".

Prima di tutto un po' di storia.

Il concetto del Trattamento di fine rapporto viene introdotto per la prima volta in Italia nell'anno 1927.

SCOTTO

TENDE & TELONI



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

Nella legislazione di quell'anno, la cosiddetta "Carta del lavoro" stabiliva il diritto del lavoratore subordinato a una indennità, da erogarsi al momento della cessazione del rapporto, proporzionata agli anni di servizio svolti.

Fino al 1982 tale corresponsione ha assunto via via la denominazione di "indennità di anzianità", "indennità di servizio", "liquidazione".

Dal 1° giugno 1982 il "Trattamento di fine rapporto", comunemente definito TFR, ha sostituito l'indennità di anzianità, mantenendo la caratteristica di maturazione durante lo svolgimento del rapporto, ma costituito dalla **somma di accantonamenti annui di una quota di retribuzione rivalutata periodicamente**.

In caso di sospensione del rapporto di lavoro nel corso dell'anno per infortunio, malattia, gravidanza, nonché in caso di sospensione totale o parziale per la quale sia prevista l'integrazione salariale, deve considerarsi quale base per il calcolo del TFR da accantonare, l'equivalente della retribuzione a cui il lavoratore avrebbe avuto diritto in caso di normale svolgimento del rapporto stesso.

In breve, per calcolare il TFR si somma per ciascun anno di servizio una quota pari, e comunque non superiore, all'importo della retribuzione dovuta per l'anno stesso, divisa per 13,5.

La quota di TFR accantonata, ad eccezione di quella maturata nell'anno in corso, deve essere incrementata al 31 dicembre di ogni anno, con l'applicazione di un tasso costituito dall'1,5% in misura fissa e dal 75% dell'aumento

dell'indice dei prezzi al consumo accertato dall'Istat.

Veniamo alle possibilità di ottenerne la **corresponsione nel corso del rapporto**. Tale prerogativa è subordinata alle seguenti condizioni:

- l'anticipazione può essere ottenuta una sola volta nel corso del rapporto di lavoro;
- il lavoratore deve avere maturato almeno 8 anni di servizio presso lo stesso datore di lavoro;
- l'anticipazione deve essere contenuta nei limiti del 70% del trattamento spettante nel caso di cessazione del rapporto alla data della richiesta;
- il datore di lavoro può rifiutare di dar corso alla richiesta se, nel corso dell'anno, è stata superata la soglia di richiedenti prevista secondo i limiti dimensionali dell'azienda medesima.

La richiesta, inoltre, deve essere giustificata da alcune situazioni di necessità rigidamente stabilite e, più precisamen-

te:

- spese sanitarie per terapie e interventi straordinari riconosciuti dalle competenti strutture pubbliche, ivi compresi i costi accessori quali le spese di viaggio e il soggiorno nei luoghi di cura delle persone che prestano assistenza al malato;
- acquisto della prima casa di abitazione per sé o per i figli, documentato con atto notarile;
- spese da sostenere durante i periodi di fruizione dei congedi parentali e per formazione del lavoratore. Si tratta dei congedi per astensione facoltativa dei genitori o per malattia del bambino e dei congedi per conseguimento dei titoli di studio o partecipazione ad attività formative extra-aziendali o per la cosiddetta formazione continua.

L'importo anticipato, ovviamente, viene portato in detrazione dal TFR spettante a fine rapporto.



Avv. PASQUALE DUI

LAVORO

Avvocato del Foro di Milano, con Studio che tratta, prevalentemente, diritto civile, diritto commerciale, contrattualistica aziendale, diritto societario, diritto del lavoro. Professore a contratto di diritto del lavoro e diritto sindacale nell'Università di Milano-Bicocca.

LICENZIAMENTI OGGETTIVI PER CRISI AZIENDALE, RISTRUTTURAZIONE E/O RIORGANIZZAZIONE

Il licenziamento di un dipendente, soprattutto in realtà imprenditoriali di struttura e dimensioni contenute, rientranti nell'area delle piccole

aziende, rappresenta sempre e comunque un atto spiacevole.

Ciò deriva dalla presumibile rete di rapporti personali, che normalmente si

rinviene in simili realtà, dove si creano vincoli formali, uniti a rapporti umani variamente atteggiati, spesso di natura solidale, collaborativa, e via dicendo.

Ciò non toglie che il licenziamento, da considerarsi magari un atto estremo, laddove non possa essere sostituito da una risoluzione concordata del rapporto, ad esempio, debba sempre essere

attuato **rispettando le prescritte procedure di legge e del contratto collettivo**. Questa norma di cautela permette di evitare che l'azienda si esponga a spiacevoli ed onerose conseguenze.

In questo primo scritto voglio riassumere, sinteticamente ma con precisione, la procedura da osservare, affrontando le tipologie dei licenziamenti per crisi e/o difficoltà aziendali, qualificati nella prassi come **licenziamenti economici**.

In successivi interventi esaminerò tutta la normativa sui licenziamenti individuali, parlando delle altre tipologie, delle tutele per i lavoratori e delle conseguenze in genere, anche e soprattutto per le imprese.

Il licenziamento deve essere intimato **per iscritto** e nel rispetto della procedura prevista dalla legge ed, eventualmente, dal contratto collettivo che regola il rapporto.

In particolare, il **CCNL Assotrasporti-Ugl** del 27 gennaio 2014, che disciplina il rapporto dei dipendenti da imprese di autotrasporto merci, logistica e spedizioni, laddove applicato, stabilisce in proposito (Art. 48 - Risoluzione del rapporto di lavoro - Preavviso) che, ferma restando la disciplina di legge:

"[...] nelle imprese con un numero inferiore a 15 soci o lavoratori dipendenti, il datore di lavoro può recedere dal contratto di lavoro a tempo indeterminato dando preavviso scritto con raccomandata o altro mezzo idoneo a certificare la data di ricevimento per le casistiche sotto elencate [NdR: in questa sede mi limito a riportare le motivazioni di natura oggettiva, rinviando l'esame di altre tipologie a successivi interventi]:

i) cessazione dell'attività;
j) gravi difficoltà economiche dell'impresa cooperativa, previa consultazione sindacale".

I **termini di preavviso** sono specificati in una apposita tabella, innestata nell'articolo 48 stesso, ed oscillano da 15 a 60 giorni di calendario, in relazione al livello di classificazione ed all'anzianità di servizio del dipendente e/o socio interessato.

Il licenziamento deve fondarsi su un **motivo socialmente giustificato**, connesso a ragioni legate all'attività produttiva o all'organizzazione del lavoro (cosiddetto **licenziamento di area oggettiva**), secondo un ambito di previsione sensibilmente più ampio di quello richiamato dal succitato CCNL. Le relative



scelte imprenditoriali di carattere economico o tecnico-produttivo.

L'imprenditore ha sempre l'**obbligo di dimostrare** (artt. 1, 3, 5, legge 604/1966) **l'esistenza effettiva del motivo** dedotto a fondamento del licenziamento.

Il licenziamento per giustificato motivo oggettivo (di seguito, per brevità, **GMO**) è **legittimo a determinate condizioni**.

In particolare, ricorre tale requisito di liceità se il datore di lavoro:

- Opera un riassetto organizzativo e non pretestuoso, fondato su circostanze realmente esistenti al momento della comunicazione del licenziamento e non riguardante circostanze future ed eventuali. È legittimo, peraltro, il licenziamento giustificato da una riorganizzazione aziendale finalizzata ad una più economica gestione dell'impresa, anche se il riassetto sopravviene nel corso o al termine del periodo di preavviso;
- Deve dare la prova, in un eventuale giudizio di impugnazione attivato dal lavoratore licenziato, della sussistenza delle suddette condizioni/circostanze;
- Licenzia in funzione di ragioni inerenti l'attività produttiva (cosiddetto nesso causale);
- Verifica la possibilità di adibire il lavoratore ad altre mansioni, secondo determinate possibilità e modalità (cosiddetto obbligo di ricollocazione);
- Sceglie il dipendente da licenziare (ove si prospetti una simile necessità di scelta) osservando regole di correttezza e buona fede (art. 1175 cod. civ.) e non pone in essere atti discriminatori;
- Rispetta il preavviso (o corrisponde la prevista indennità economica sostitutiva).

Se nel periodo immediatamente successivo al licenziamento l'azienda procede a nuove assunzioni per ricoprire mansioni equivalenti a quelle svolte dal dipendente licenziato, opera una **presunzione di illegittimità del licenziamento stesso**.

Tuttavia, nell'ambito di una riorganizzazione aziendale è possibile licenziare dei dipendenti per soppressione delle posizioni da questi ricoperte e assumerne di nuovi, **qualora i nuovi assunti non vadano a ricoprire le posizioni lasciate vacanti dai dipendenti licenziati**.

Le ipotesi più frequenti di licenziamento per **GMO** sono costituite dalla cessazione dell'attività produttiva e dalla soppressione del posto o del reparto cui è addetto il lavoratore.

La ragione del licenziamento per giustificato motivo oggettivo o, più in generale, per motivazioni economiche, non può essere costituita da un generico ridimensionamento dell'attività imprenditoriale, ma dalla **necessità di procedere alla soppressione del posto o del reparto cui è addetto il singolo lavoratore**: deve essere diretta a fronteggiare situazioni sfavorevoli non contingenti (in questo senso, dunque, strutturali).

Ai fini della configurazione delle ipotesi di soppressione del posto non è necessario che vengano sopresse tutte le **mansioni** svolte dal lavoratore licenziato: le stesse possono essere soltanto **diversamente ripartite** e attribuite al personale già esistente.

Recentemente, si è formato in seno alla giurisprudenza di Cassazione un orientamento che ha ritenuto legittimi i licenziamenti intimati in relazione causale e proporzionata alla riduzione dell'attività dell'impresa, risultante dal **sottoutilizzo delle attrezzature aziendali** e dal **drastico calo di fatturato**.


Dr. VITO RICCARDI
LAVORO

Laureato in Scienze Giuridiche, è Consulente del lavoro dal 1997. È esperto in paghe e contributi e Consulente delegato alla selezione ed intermediazione professionale del lavoro. Esercita l'attività nel suo studio di Rocca di Papa (Roma).

DIMISSIONI, NUOVE PROCEDURE TELEMATICHE PER COMUNICARE LA RISOLUZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali ha pubblicato, sulla Gazzetta Ufficiale n. 7 dell'11 gennaio 2016, il Decreto 15 dicembre 2015 con il quale definisce i dati contenuti nel modulo per le dimissioni e la risoluzione consensuale del rapporto di lavoro e la loro revoca e gli standard e le regole tecniche per la compilazione del modulo e per la sua trasmissione al datore di lavoro e alla Direzione territoriale del lavoro competente (in attuazione di quanto previsto dall'art. 26, comma 3, del Decreto legislativo 151/2015).

Dal 12 marzo 2016 è entrata in vigore la nuova disciplina riguardante le dimissioni e le risoluzioni consensuali che devono essere comunicate dal lavoratore **esclusivamente con modalità telematica**, utilizzando appositi moduli resi disponibili dal Ministero del Lavoro sul proprio sito web e trasmessi al datore di lavoro e alla Direzione territoriale del lavoro competente.

Le dimissioni comunicate con qualsiasi altra modalità saranno considerate inefficaci.

Pertanto, nel caso in cui il lavoratore si dimetta con una semplice comunica-

zione cartacea, il datore di lavoro dovrà richiedergli di utilizzare la nuova procedura.

Il contratto di lavoro potrà considerarsi risolto solo se le dimissioni saranno state presentate dal lavoratore per via telematica, attraverso l'apposito modulo predisposto dal Ministero.

Altra novità introdotta dal D. Lgs. 151/2015 è la possibilità in capo al lavoratore di revocare le dimissioni o la risoluzione consensuale entro 7 giorni dalla data di trasmissione del modulo.

Da ciò ne deriva che il datore di lavoro che ha ricevuto la comunicazione di dimissioni di un lavoratore, debba attendere il decorso dei suddetti 7 giorni prima di procedere ad una nuova assunzione in sostituzione, al fine di evitare di trovarsi con due lavoratori in forza per la stessa mansione.

Per la compilazione e l'invio del modulo, attraverso il sito del Ministero del Lavoro (www.lavoro.gov.it) che a sua volta poggia sull'anagrafica delle utenze di ClicLavoro, il lavoratore dovrà essere in possesso del PIN INPS. La richiesta di emissione del PIN deve essere inoltrata all'Inps, accedendo al portale www.inps.it

inps.it e attenendosi alla procedura per il rilascio del PIN.

La suddetta procedura telematica per la comunicazione delle dimissioni e delle risoluzioni consensuali non si applica:

- se rese nelle sedi cosiddette protette: Direzione del lavoro, Sindacato e Commissioni di certificazione;
- ai dipendenti delle Pubbliche Amministrazioni;
- al recesso durante il periodo di prova;
- ai rapporti di lavoro domestico (colf, badanti);
- ai lavoratori del settore marittimo;
- alle lavoratrici nel periodo di gravidanza, soggette alla convalida presso la Direzione territoriale del lavoro;
- alle lavoratrici e ai lavoratori durante i primi 3 anni di vita del bambino, soggetti alla convalida presso la Direzione territoriale del lavoro;
- alle lavoratrici dalla data di pubblicazione del matrimonio all'anno successivo alla sua celebrazione, soggette a convalida presso la Direzione territoriale del lavoro.

Per dimettersi, quindi un lavoratore dovrà:

1. registrarsi presso il sito cliclavoro.gov.it ed avere un user ed una password di accesso;
2. registrarsi al sito dell'Inps ed avere il PIN personale;
3. compilare un modello telematico con

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

i propri dati, i dati del datore di lavoro (tra i quali il codice fiscale) ed i dati del rapporto di lavoro;

4. inviare il tutto al sistema informatico, il quale fornisce il codice alfanumerico attestante il giorno e l'ora in cui il modulo è stato trasmesso dal lavoratore.

In pratica, per presentare le dimissioni sono previste 2 registrazioni internet e la compilazione di un modello telematico.

In alternativa, sarà possibile richiedere l'assistenza ad un soggetto abilitato, quale: Patronato; Organizzazione Sindacale; Ente bilaterale; Commissione di certificazione.

L'impianto della nuova norma è improntato a garantire la massima sicurezza ed è prevista una sanzione amministrativa da € 5.000 ad € 30.000 per il datore di lavoro che alteri il modulo di dimissioni in questione, salvo che il fatto costituisca reato.

Le aziende sono invitate alla massima attenzione perché solo attraverso la procedura descritta si risolve il rapporto per dimissioni o risoluzione consensua-



le, diversamente il rapporto rimane in essere.

Nel caso in cui il lavoratore abbandoni il posto di lavoro con una semplice comunicazione formale (cartacea, email) il datore di lavoro dovrà provare a persuaderlo dell'opportunità di seguire la procedura telematica oppure trovare la soluzione per cessare in maniera legalmente efficace il rapporto di lavoro qualora il lavoratore dimissionario rifiu-

tasse di attivare la procedura telematica.

In questo caso il datore di lavoro dovrà avviare un **procedimento disciplinare**, con contestazione scritta, dando i termini al lavoratore per giustificarsi e, all'esito della procedura, sanzionare la condotta con il **licenziamento** con i relativi costi (contributo d'ingresso alla NASPI e rischio di impugnazione del licenziamento).



Avv. GIORGIO PASETTI

L'OPINIONE

Iscritto all'Albo degli Avvocati di Genova, è esperto in diritto del lavoro e civile. Vanta un'operatività ventennale nella conduzione delle trattative federali dei CCNL artigiani.

CONTROLLATI E CONTROLLORI

Sin dai tempi dell'impero romano si diceva - e si dice tuttora - *vox populi vox dei*.

Ovvero: allorché gradualmente si sparge una voce fra la collettività dell'esistere in una particolare situazione che corrisponde ad un interesse generalizzato, si può presumere che la stessa sia conforme a quei principi che sono propri dell'opinione pubblica, i quali sono rispondenti ai valori morali insiti nella maggioranza dei cittadini.

Non è peraltro detto che tale "voce" sia necessariamente rispondente alla realtà, e, in contrapposizione, è valevole anche la voce "leggenda metropolitana". In tal caso non è detto che si tratti di una leggenda, può esserci una com-

ponente di verità.

Talora le concise frasi latine, che sono rimaste valide nei secoli, esprimono concetti che sono propri della coscienza di ognuno di noi, quale *in dubio veritas*. Ovvero: quanto si va dicendo è tale da suscitare dubbi, ma può contenere una effettiva intrinseca verità.

Quanto considerato quale introduttiva motivata premessa, consideriamo la "voce" che appare spargersi fra gli operatori del trasporto merci.

Si afferma che nel corso dei viaggi nel territorio nazionale **sono soggetti a maggiori ed analitici controlli i trasportatori italiani rispetto a quanto avviene nei confronti di altri conducenti provenienti da altre realtà ter-**

ritoriali. Ovvero, con popolare termine genovese "foresti".

Si comprende che statisticamente le entità numeriche fra i primi ed i secondi esponenti della categoria sono proporzionalmente diverse.

Si comprende altresì che possono sussistere notevoli difficoltà d'ordine linguistico, che rendono problematiche le reciproche comprensioni nel corso dei controlli, ma sarebbe opportuno che una tale *vox populi* si trasformasse in una semplice "leggenda metropolitana".

Sono state promosse valide iniziative per conoscere, nell'interesse generale, le statistiche nazionali e regionali dei controlli, per apprendere se si siano tradotte in maggioranza in accertamenti positivi, o sanzionatori, quali siano state le infrazioni più frequenti e

quelle più rilevanti.

Pare peraltro che non siano ancora pervenuti riscontri a tali richieste.

Ma è la conoscenza organica di tali dati che ha rilievo anche per la stessa opinione pubblica, e per le organizzazioni rappresentanti il settore dell'autotrasporto, che potrebbero così meglio e consapevolmente operare per la categoria.

Per concludere con un'altra espressione latina: *quod est in votis*. Cioè: speriamo che ciò avvenga - in tempi brevi.



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.

PAGAMENTO DI IMPOSTE, RIFORMATE LE SANZIONI AMMINISTRATIVE TRIBUTARIE

Con il D.Lgs. del 24 settembre 2015 n. 158 è stato riformato il sistema delle sanzioni amministrative tributarie con decorrenza al 1° gennaio 2016.

Una delle caratteristiche della riforma si esplicita nel diminuire il carico sanzionatorio per quelle violazioni relative ad adempimenti che, sebbene siano stati assolti tardivamente, sono contenuti entro limiti temporali più o meno brevi.

Inoltre vi è un **generale ridimensionamento delle sanzioni previste per le ipotesi più comuni** quali ad esempio quelle relative alla dichiarazione infe-

dele e alla fatturazione delle operazioni.

Contemporaneamente sono state **aumentate le sanzioni per condotte indice di particolare "pericolosità fiscale"**, consistenti, ad esempio, nell'utilizzo di artifici e raggiri strumentali ad evitare il pagamento delle imposte. Qui di seguito verranno analizzate alcune delle principali novità.

Determinazione sanzioni

Innanzitutto, la modifica di alcuni criteri per la determinazione della sanzione.

Pur restando fermo che la sanzione,

ove previsto dalla Legge, può essere irrogata dagli Enti impositori all'interno del "limite edittale", ovvero tra il minimo ed il massimo indicato dalla norma, la Legge stabilisce che l'irrogazione della sanzione in misura superiore al minimo va adeguatamente motivata.

Viene inoltre previsto che, ferma restando la riduzione alla metà del minimo per sproporzione tra violazione commessa e sanzione irrogabile, la sanzione è aumentata sino alla metà nei confronti di chi, nei tre anni precedenti, ha commesso violazioni della stessa indole, a meno che le stesse siano state oggetto di accertamento con adesione, mediazione o conciliazione giudiziale.

Omessa dichiarazione

La sanzione prevista per l'omessa dichiarazione, dal 120% al 240% delle imposte dovute viene confermata con un minimo di 250 euro.

Se non sono dovute imposte, la sanzione continua ad essere fissa, da 250 a 1.000 euro.

Se la dichiarazione è presentata entro il termine per l'invio di quella per l'anno successivo e comunque prima dell'inizio di un controllo fiscale, la sanzione è dimezzata.

La novità è indipendente dal ravvedimento operoso, che continua ad essere possibile solo entro 90 giorni dal termine per la presentazione della dichiara-



zione.

Quando non sono dovute imposte le sanzioni applicabili possono essere aumentate sino al doppio nei confronti dei soggetti obbligati alla tenuta delle scritture contabili.

Le stesse considerazioni, in generale, valgono per l'IVA.

Infedele dichiarazione

La sanzione per la dichiarazione infedele viene abbassata dal 90% al 180% della maggiore imposta dovuta o della differenza del credito utilizzato, in luogo di quella dal 100% al 200%.

In merito all'utilizzo di crediti non spettanti, la nuova versione dell'art. 1, comma 2 del D.Lgs. 471/97 fa riferimento alla "differenza del credito utilizzato" e non più alla sola "differenza del credito", dal ch  si pu  desumere che non potr  essere sanzionato, ai fini dichiarativi, il contribuente che indica in di-

chiarazione un credito non spettante, senza poi utilizzarlo in compensazione. Riteniamo importante segnalare che la trasmissione della dichiarazione, rettificata degli errori, entro il termine di presentazione di quella relativa all'anno successivo e prima dell'inizio di un controllo, in occasione del ravvedimento operoso,   una causa di non punibilit  del reato di dichiarazione infedele.

La sanzione da dichiarazione infedele   aumentata della met  quando la violazione   realizzata mediante l'utilizzo di documentazione falsa o per operazioni inesistenti, mediante artifici o raggiri, condotte simulatorie o fraudolente.

La sanzione   ridotta di un terzo quando la maggiore imposta o il minor credito sono complessivamente inferiori al 3% dell'imposta e del credito dichiarati, e comunque complessivamente inferiori a 30.000 euro.

Tardivi versamenti di imposte

Le violazioni per tardivo/omesso versamento di tributi non viene cambiata: continua ad essere circoscritta alle inadempienze che si verificano al di fuori dei tributi iscritti a ruolo.

Viene per  dimezzata la sanzione quando la tardivit    contenuta entro i 90 giorni dalla scadenza del termine. I tardivi versamenti, di conseguenza, saranno cos  puniti:

- per i ritardi sino a 14 giorni, la sanzione operante sar  quella del 15% ridotta a 1/15 per giorno di ritardo;
- per i ritardi da 15 a 90 giorni, la sanzione sar  pari al 15%;
- per i ritardi superiori a 90 giorni, la sanzione sar  pari al 30%.

Naturalmente ci    indipendente dal ravvedimento operoso per cui le riduzioni delle sanzioni derivanti dal medesimo dovranno essere applicate sulle percentuali sopra indicate.



Avv. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

Torinese, classe 1974. Dopo la laurea ed un Master, diventa Avvocato nel 2004.   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.

LA RIFORMA DEI PORTI E LA PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE

La Commissione lavori pubblici del Senato ha elaborato il disegno di Legge di riordino sui porti commerciali.

A fine gennaio il Consiglio dei Ministri ha approvato il Decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorit  portuali", in revisione della Legge porti, risalente al 1994 (la 84/94).

I punti fondamentali del Decreto sono l'**abolizione delle Autorit  Portuali** e la riorganizzazione dei porti in centri decisionali strategici gestiti da **Autorit  di Sistema Portuale**, la **semplificazione delle procedure** per facilitare il transito di merci e passeggeri, il **coordinamento centrale del Ministero**.

A cui si aggiungono ulteriori azioni per il rilancio della portualit  e della logistica in Italia.

La razionalizzazione dei Porti

I porti italiani verranno riorganizzati in

quindici Autorit  di Sistema Portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realt  maggiori ed in particolare nei porti definiti *core* dall'Unione europea.

Le sedi saranno: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli,



Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Il Decreto fissa la diminuzione delle Autorità portuali, che diventano 15 su tutto il territorio nazionale. Fra gli **accorpamenti** previsti, quello di maggiore impatto è sicuramente fra i porti di **Genova e Savona**.

Le sedi delle Autorità di Sistema Portuale faranno riferimento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed avranno funzioni di collettore per l'attrazione di investimenti nella propria area di competenza.

Avranno anche funzioni di indirizzo e coordinamento.

Semplificazione doganale

Il Decreto prevede inoltre la realizzazione dello **Sportello unico doganale e dei controlli**, sotto il coordinamento funzionale dell'Agenzia delle Dogane, e lo **Sportello Amministrativo Unico**, un front office per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi non riguardanti le attività commerciali e industriali.

I due sportelli sostituiranno gli attuali 23 soggetti addetti ai procedimenti amministrativi ed abbasseranno drasticamente i relativi tempi, nonché quelli di sdoganamento.

Sono previsti, inoltre, risparmi e semplificazioni per arrivi e partenze delle navi.

La riforma mira a diminuire drasticamente i **tempi di attesa e scarico** dei container, smaltimento delle pratiche doganali e a velocizzare i tempi degli snodi intermodali. Lo strumento pre-

scelto per raggiungere tali obiettivi è un'installazione tecnologica, che prende il nome di Piattaforma Logistica Nazionale (PLN).

La Piattaforma Logistica Nazionale

L'Intelligent Transport System (ITS) è concepito per concentrare ed erogare servizi di sistema a tutti gli operatori, divenendo la **piattaforma di interconnessione e di regia dei dati e dei processi** ad essi relativi.

Il dispositivo mira a rendere *smart* i nodi logistici attraverso:

- la modulazione dei flussi di merci sulla rete;
- la modulazione dei servizi logistici nei centri di scambio modale;

permettendo un'interazione continua e intelligente tra chi gestisce le infrastrutture viarie e logistiche, chi trasporta la merce, chi la carica/scarica e chi la controlla (es. l'Agenzia delle Dogane).

I benefici previsti sono notevoli e distribuiti su tutti gli attori del sistema logistico.

L'adozione di soluzioni informatiche altamente innovative e in continua evoluzione, al passo con le più recenti tecnologie di localizzazione satellitare, di *tracking & tracing* e di interscambio dati ha consentito fino ad oggi ai grandi *integrated carrier* di massimizzare l'efficienza e la qualità del servizio offerto, costituendo un rilevante elemento differenziante relativamente però solo ad una nicchia del mondo della logistica.

L'iniziativa racchiude in sé notevoli potenzialità che nascono innanzitutto dal fatto di partire da un modello che,

con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la sicurezza, si rivolge inizialmente alla "base" del mondo del trasporto, al fine di rendere di immediato e generale utilizzo - con attenzione all'economicità e alla facilità d'uso - gli strumenti necessari per lo sviluppo di un sistema di comunità e di standard condivisi, elementi imprescindibili per uno sviluppo integrato della logistica.

Tra gli impatti operativi emerge la possibilità di "sbottigliare i nodi", rendendo i flussi logistici tesi, con tempi chiari e definiti di transito e di giacenza delle merci e con costi competitivi di movimentazione delle stesse.

Tra gli impatti di visione si evidenzia la creazione di una megacomunità, volontaria, ordinata di operatori, imprese e istituzioni la cui interazione gestita a livello centrale permette di disporre di un quadro informativo completo sull'intero sistema e non più parziale e frammentato, consentendo una migliore programmazione degli interventi infrastrutturali di cui il Paese ha bisogno e un aumento del livello di sicurezza delle merci, degli operatori e dei cittadini.

In conclusione, la PLN rappresenta una grande opportunità di semplificazione e di miglioramento del sistema-transporto, soprattutto con riferimento all'intermodale.

Le imprese del settore non dovranno farsi cogliere impreparate da questa nuova sfida, nell'ottica della maggiore competitività e del miglioramento tecnologico.



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.

L'OMICIDIO STRADALE È LEGGE

È stato introdotto un nuovo reato con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Legge 23 marzo 2016 n. 41.

Tale legge ha previsto l'art. 589-bis del Codice penale (c.p.) con il quale viene

punito con la pena della reclusione da 2 e 7 anni (sanzione che consente l'arresto facoltativo in flagranza ex art. 381 c.p.p. ed il fermo di indiziato di delitto ex art. 384 c.p.p.), il soggetto che, per colpa, cagiona la morte di una persona

con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale.

Una prima **problematica** attiene all'apparente esclusione dall'ambito della responsabilità colposa della colpa generica. Infatti la norma fa espresso riferimento alla "violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale" e, quindi, fa riferimento alla sola colpa

specifica.

La Legge ha introdotto novità anche relativamente all'aggravamento di pena per i fatti commessi da soggetti sotto l'effetto di **sostanze alcoliche o stupefacenti**, attraverso il comma 2 dell'art. 589-bis c.p., il quale contempla una nuova aggravante speciale ad effetto speciale, per la quale è prevista la pena della **reclusione da 8 a 12 anni**, per il caso di omicidio stradale commesso dal conducente in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze droganti.

Si tratta di una circostanza aggravante applicabile non a "chiunque" ma solo al "conducente di un veicolo a motore", con l'esclusione dell'ambito di applicazione della norma che non ricomprende gli utenti della strada diversi dal conducente di un veicolo a motore che abbiano provocato un incidente stradale mortale nelle condizioni di grave alterazione.

La legge novella ha poi introdotto un'ulteriore ipotesi aggravata, contemplata nel comma 3 dell'art. 589-bis c.p., punita con la pena della reclusione da 8 a 12 anni, in caso di omicidio provocato da un soggetto in stato di ebbrezza alcolica grave o di alterazione psico-fisica derivante dall'assunzione di sostanze stupefacenti, o **che eserciti professionalmente l'attività di trasporto di persone e di cose**, o che sia conducente di autoveicolo, anche con rimorchio, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, o che sia conducente di autobus e di altro veicolo destinato



al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, sia superiore a 8, o che si tratti di conducente di autoarticolato e di autosnodato.

Altra circostanza aggravante, prevista dal comma 4 dell'art. 589-bis c.p., prevede la pena della **reclusione da 5 a 10 anni** in caso di omicidio stradale commesso da conducente di veicolo a motore che risulti in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 0,8 g/l ma non superiore a 1,5 g/l.

Sempre lo stesso articolo al comma 5 prevede un'estensione di pena ad ipotesi di gravi infrazioni al Codice della strada, quali:

- superamento di specifici limiti di velocità;
- attraversamento delle intersezioni se-

maforiche disposte al rosso o circolazione contromano;

- effettuazione di una manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi;
- effettuazione di sorpassi azzardati.

Il comma 6 dello stesso articolo introdotto prevede il caso in cui l'autore del reato non abbia conseguito la patente o l'abbia revocata o sospesa o circoli con veicolo non assicurato.

Vista la gravità delle pene è a parere dello scrivente che gli organi preposti forniscano tutte le informazioni possibili agli utenti della strada in quanto tale riforma deve essere vista come un **presidio preventivo**. Quando si applicano le norme riportate sopra è già troppo tardi.

OMICIDIO SU STRADA E REVOCA DELLA PATENTE

Da marzo, via libera definitivo alle nuove norme sull'omicidio stradale, con pene più severe per i conducenti colpevoli di omicidio.

Alla pena del carcere, di cui trovate i dettagli nell'articolo sopra, si aggiunge la **revoca della patente**.

In linea generale, si potrà conseguire una nuova patente soltanto dopo 15 anni in caso di omicidio, dopo 5 anni in caso di procurate lesioni. Ma i tempi possono subire variazioni in base al tipo di infrazione.

Più precisamente, il periodo di sospensione della patente dura:

- **10 anni** nei confronti dei responsabili di omicidio stradale commesso: procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita (comunque non inferiore a 70 km/h) o su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita; attraversando un'intersezione con il semaforo rosso; circolando contromano; a seguito di manovra di inversione del senso di marcia in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi; a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua.
- **15 anni** nei casi di omicidio stradale causato da chi si mette alla guida in stato di ebbrezza, con tasso alcolemico superiore a 0,8 e fino a 1,5 g/l, o sotto l'effetto di droghe.
- **20 anni** se il conducente era già stato precedentemente condannato per guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti.
- **30 anni** se il conducente si è dato alla fuga dopo l'incidente stradale.

Focus: qui Piemonte



Nuovo tunnel di Tenda

Periodi di chiusura totale fino a maggio

Sono giunte a marzo novità importanti sui lavori e sul blocco al traffico del tunnel del Colle di Tenda, sulla Strada Statale 20 in provincia di Cuneo. A inizio marzo, l'**Anas** ha proposto ai rappresentanti del territorio e di categoria di variare il cronoprogramma dei lavori, chiudendo il Tenda al traffico per cinque settimane consecutive, dall'11 aprile fino al 13 maggio.

Il tutto, allo scopo di anticipare, nella galleria esistente, i lavori preparatori per la realizzazione dei by-pass fra

vecchio e nuovo tunnel.

La proposta, com'era prevedibile, ha suscitato **malcontento e proteste** fra chi temeva per le conseguenze che una chiusura così prolungata avrebbe avuto sull'economia del territorio, già danneggiata da una sfortunata stagione invernale.

Da qui la definizione di un **nuovo calendario di chiusure** del tunnel del Tenda, che prevede periodi continuativi di blocco totale alternati a giorni di apertura, nell'arco di tempo compreso **fra il 18 aprile e il 26 maggio**.

Il che dovrebbe permettere una maggiore produttività del cantiere, l'accorciamento delle tempistiche dei lavori e la riduzione dei periodi di chiusura notturna fino ad ora programmati.

Questi gli impegni presi da Anas in occasione delle riunioni tenutesi in Prefettura con gli Enti locali e le associazioni di categoria. Tra queste l'**Associazione cuneese innovazione nel trasporto** (ACIT), aderente ad Assotrasporti, che ha partecipato attivamente a tutti gli incontri con il Segretario Fabrizio Civallero, a tutela degli interessi degli autotrasportatori.

Il nuovo calendario si è reso necessario per poter eseguire, all'interno della galleria, alcune opere di preconsolidamento propedeutiche ai lavori di realizzazione dei by-pass con il nuovo tunnel, oltre allo scavo dei primi metri degli stessi by-pass.

La decisione prende comunque atto delle esigenze ma-

nifestate dai trasportatori e dagli imprenditori, danneggiati dalle continue chiusure della galleria.

Dunque, in accordo anche con le autorità francesi, la galleria internazionale del Colle di Tenda è chiusa al traffico:

- dalle ore 8 di lunedì 18 aprile alle ore 18 di venerdì 22 aprile;
- dalle ore 8 di lunedì 26 aprile alle ore 18 di venerdì 13 maggio;
- dalle ore 8 di lunedì 17 maggio alle ore 18 di venerdì 26 maggio.

La nuova programmazione dovrebbe contribuire a **recuperare il ritardo finora accumulato**, con l'obiettivo di riportare l'andamento dei lavori in linea con i tempi contrattualmente previsti.

Il percorso alternativo consigliato prevede l'utilizzo delle autostrade A6 Torino-Savona e A10 Savona-Ventimiglia.



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



Sviluppo logistico del Nord Ovest Raggiunta l'intesa con il Governo

“Tre regioni, quelle del Nord Ovest, possono trainare lo sviluppo del Paese, come macro area produttiva dove da sempre si produce e si consuma di più”. Sono le parole del Governatore ligure Giovanni Toti, in occasione dell'incontro degli **Stati generali della logistica del Nord Ovest**, organizzato il 9 aprile scorso a Novara con i Presidenti delle Regioni Lombardia e Piemonte, Roberto Maroni e Sergio Ciamparino. Questa cabina di regia - pensata per promuovere il siste-

ma logistico del Nord Ovest in una logica di cooperazione interregionale - si era insediata a dicembre, come risultato di una precedente intesa tra le parti e di successivi tavoli tecnici.

Presente agli Stati generali anche il Ministro ai trasporti Graziano Delrio, che ha elogiato l'iniziativa e firmato con i tre Presidenti un Protocollo d'intesa per lo sviluppo di **servizi e infrastrutture di distribuzione merci più efficienti**.

Il Protocollo riserva un **ruolo di primo piano a Geno-**

va e alla Liguria, in quanto sbocco sul mare per i territori piemontese e lombardo. L'obiettivo è di intercettare quante più merci possibili

in arrivo via mare, gestire il processo logistico e trasportarle oltre le Alpi, attraverso i grandi corridoi europei (ad



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 - Web: sandiano.com

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

esempio, Genova-Rotterdam e Torino-Lione).

Il patto fra Governo e Regioni del Nord Ovest consentirà di adottare iniziative strategiche e investimenti che faranno della "macroregione" Liguria-Piemonte-Lombardia un sistema logistico integrato e unitario, capace di **competere con i più sviluppati porti del Nord Europa** (tra Anversa, Rotterdam e Amburgo), che oggi monopoliz-

zano gran parte dei flussi di merci in arrivo via mare in Europa.

"Nelle ultime due settimane - ha spiegato il Presidente Toti nel suo intervento agli Stati generali della logistica - a Genova abbiamo inaugurato le nuove grandi gru per velocizzare lo scarico delle grandi navi. La Liguria si prepara ad accogliere sei milioni e mezzo complessivi di teu, due milioni in più rispetto agli attuali.

Occorrono le infrastrutture per smaltire questo volume

di merci in modo veloce e sostenibile".

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 chiamateci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Focus: qui Abruzzo

A14, troppi cantieri sul tratto chietino Terza corsia in arrivo?

Sono gravi e ben noti i disagi che da mesi automobilisti e autotrasportatori subiscono per percorrere la **tratta Vasto-Pescara dell'autostrada Adriatica A14**. E tutto a causa dei cantieri che l'affollano. In poco meno di 100 chilometri, si contano molte interruzioni, con interventi e riduzioni di corsia che si protraggono da tempo e con conseguenti rischi per la sicurezza della circolazione e il formarsi di lunghe code.

A farsi portavoce delle rimozioni e richieste giunte da più parti è stato il consigliere regionale Mario Olivieri, che ha presentato una risoluzione sulla questione A14, approvata all'unanimità dall'Assemblea regionale ad inizio aprile.

La risoluzione impegna il Presidente della Regione Abruzzo Luciano D'Alfonso "ad intervenire, con estrema urgenza, al fine di intraprendere adeguate iniziative per **ridurre i disagi** che i cittadi-

ni incontrano percorrendo l'autostrada A14 lungo la tratta Vasto Sud-Pescara". In sostanza, la Regione Abruzzo dovrà chiedere ad Autostrade per l'Italia di limitare i disagi sopportati da automobilisti e autotrasportatori.

"Occorre fare in modo - ha dichiarato il Consigliere Olivieri - che le successive attività dei cantieri autostradali siano programmate e gestite in conformità delle normative nazionali sulla sicurezza

stradale. Inoltre, bisognerebbe adottare misure temporanee volte a fronteggiare le urgenti esigenze di transibilità autostradali, anche in vista dell'imminente arrivo della stagione estiva".

Alla luce dei persistenti problemi sull'A14 in provincia di Chieti, Consiglieri di maggioranza e opposizione si sono trovati d'accordo sulla necessità di programmare la **realizzazione di una terza corsia**.



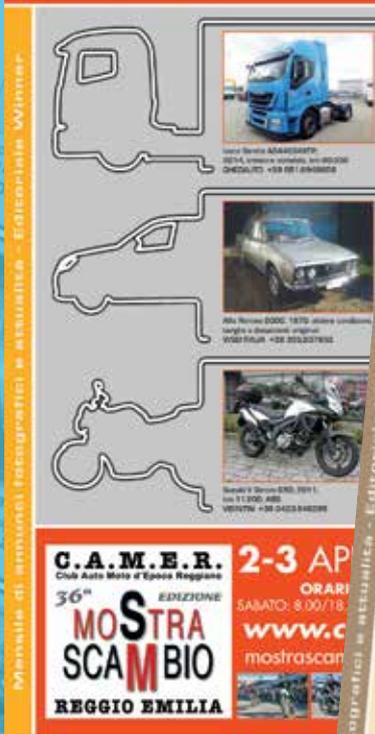
Autoporti da rilanciare

In Abruzzo una Legge regionale disciplina dal 2002 la realizzazione degli autoporti e l'intermodalità, ma non ha conseguito i risultati sperati: le strutture individuate per gli automezzi e l'interscambio merci non sono state perlopiù attivate.

Da qui, una **nuova proposta di Legge** che intende rilanciare e rendere pienamente funzionali gli autoporti di **San Salvo, Castellalto, Roseto degli Abruzzi e Avezzano**, affidandone la gestione ai Comuni.



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.



editorialewinner ... al servizio di chi lavora.



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

info@trasportonotizie.com



TNtrasportonotizie



NotizieTN



TNtrasportonotizie