



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti
Comitato Centrale Albo
Autotrasportatori

ALBO AUTOTRASPORTO

RIFORMATO ...MA SARÀ

DAVVERO "NUOVO"?

IN PRIMO PIANO



Novità Motorizzazione, dai dati RCA sul web al rinnovo patente

pagina 4



Ministero dei Trasporti, conferme e new entry del Governo Renzi

pagina 10



Nuovo CCNL di UGL e Assotrasporti per autotrasporto merci e logistica

pagina 12



Costi minimi e tempi di pagamento, precisazioni dal Ministero

pagina 13



Risollevare l'autotrasporto? Serve il contributo diretto della base

pagina 22



Dal territorio. Focus Piemonte, Liguria, Veneto

pagina 35



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

DAL 2002 SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

LA SODDISFAZIONE DEGLI ASSOCIATI È LA NOSTRA MISSIONE



ASSICURAZIONI

**SOLUZIONI MIRATE E
VANTAGGIOSE CON PRIMARIE
COMPAGNIE ASSICURATIVE**

R.C. AUTO



AZIENDA



CASA



FAMIGLIA



TESSERE CARBURANTE



PAGAMENTO PEDAGGI

PRENOTAZIONE TRAGHETTI



...e molto
altro!

Via Bra 1, 12100 CUNEO - Tel. 0171 41.31.46 - Fax 0171 42.69.64
info@imprenditorieprofessionisti.it - www.imprenditorieprofessionisti.it

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





SOMMARIO

- | | |
|--------------------------------|------------------------------|
| 3. EDITORIALE | 27. CONSULENTI |
| 4. AUTOTRASPORTO 360° | 27. Qualità trasporti |
| 10. NORME E ISTITUZIONI | 28. L'opinione |
| 16. L'INTERVISTA | 29. Legale |
| 18. EVENTI | 30. Pratiche auto |
| 20. LA TUA VOCE | 31. Lavoro |
| 24. SICUREZZA STRADALE | 33. Fisco |
| | 35. DAL TERRITORIO |
| | 35. Qui Piemonte |
| | 37. Qui Liguria |
| | 38. Qui Veneto |

NUMERO 1 - ANNO 2014

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

Proprietario ed Editore
DG Consulting s.c.

Direttore Responsabile
Secondo Sandiano

In redazione
Francesca Vinai, Fabio Rubero,
Fabrizio Civallero, Gabriella Tomasi

Collaboratori
Davide Calvi, Massimo Leuci,
Saverio Nicco, Giuliano Latuga,
Giorgio Pasetti, Aurelio Prisco,
Giancarlo Tavella

Amministrazione
Ilaria Ponzio, Marcella Farina

Redazione
Corso Soleri, 3 - 12100 Cuneo
Tel. 0171/412816
Fax 0171/426964
E-mail: info@dgconsulting.it
www.trasportonotizie.com

Pubblicità
Tel. 0171/412816
info@dgconsulting.it

Stampa
Tipolitografia Europa - Cuneo

EDITORIALE

Fabio Rubero



ANNO NUOVO, GOVERNO NUOVO, PROBLEMI VECCHI

Ci eravamo congedati a fine 2013 governati da Enrico Letta e dal suo esecutivo che non ha evidentemente avuto grande successo.

Ci ritroviamo in questo 2014 con un nuovo presidente del consiglio, Matteo Renzi, il quale immediatamente dopo la sua ascesa al potere, non ha certo perso tempo promettendo un po' tutto a un po' tutti. Dalle riforme istituzionali a quelle che lo sono meno ma che più toccano da vicino la quotidianità di ognuno, il popolo italiano ha ascoltato in religioso silenzio, quasi in totale devozione, le tante promesse che tutti auspichiamo possano divenire realtà nel più breve tempo possibile.

Al dicastero che più ci tocca da vicino, Renzi ha confermato il ministro Maurizio Lupi, probabilmente uno dei migliori dell'anonimo governo Letta.

Non molto felice, invece, sembra essere stata la scelta dei sottosegretari. Uno (Antonio Gentile) si è dimesso dopo soli 3 giorni, l'altro

(Umberto Del Basso De Caro) pare essere coinvolto in una *querelle* giudiziaria legata ai rimborsi elettorali della Regione Campania. Una roba tutta italiana, insomma.

Pur con il nuovo Governo, però, i problemi dell'autotrasporto sembrano essere rimasti tali con il ministro Lupi che, a parole, sembra spendersi molto per la categoria ma alla prova dei fatti dimostra di predicare bene e di razzolare male. Ad esempio, perchè lo sconto del 20% sui pedaggi autostradali è stato concesso ai pendolari e non agli autotrasportatori?

Pur senza grande entusiasmo, in questo esecutivo è necessario sperare non foss'altro per il fatto che il presidente del consiglio qualche mese fa che da piccolo sognava di fare il camionista.

Caro presidente, se questo sogno in lei permane e se l'attività politica malauguratamente non dovesse andare come lei desidera sappia che, come si dice, non è mai troppo tardi...



Francesca Vinai

330 milioni per l'autotrasporto nel 2014

Al Ministero se ne discute la destinazione

Come anticipato sullo scorso numero della rivista, la Legge di Stabilità entrata in vigore lo scorso 1° gennaio ha autorizzato la spesa di 330 milioni di euro per interventi in favore del settore dell'autotrasporto da adottare nel corso dell'anno (art. 1, comma 89).

Durante la riunione dello scorso 13 febbraio con il Sottosegretario ai Trasporti Rocco Girlanda, le Associazioni di categoria firmatarie del Protocollo di intesa

con il Ministero del 28 novembre 2013, hanno sottoscritto **l'accordo sulla ripartizione dei fondi per l'autotrasporto per l'anno 2014**.

Al momento di andare in stampa, restiamo in attesa di conoscere la destinazione definitiva dei 330 milioni, che sarà pubblicata con Decreto a firma del Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi e del Ministro dell'Economia e delle Finanze Pier Carlo Padoan.

L'ex Sottosegretario Girlanda ha, però,

anticipato che sono stati confermati gli stanziamenti per la **riduzione compensata dei pedaggi autostradali**, per gli **investimenti sui nuovi mezzi**, per la **formazione professionale**, nonché per il **rifinanziamento del fondo di garanzia per le piccole e medie imprese del settore**.

La Legge di Stabilità, inoltre, ha confermato l'accesso delle Aziende di autotrasporto al **recupero delle accise sul gasolio** (art. 1, comma 579).

Infatti, la riduzione prevista per il 2014 dei fondi statali destinati ai crediti di imposta - ai sensi dell'art. 1, comma 578 - non si applicherà al credito di imposta costituito dal rimborso delle accise sul gasolio per autotrazione degli autotrasportatori.

In altre parole, **l'agevolazione del recupero accise resta esclusa dai tagli pubblici...almeno per il 2014**.

Gli esercenti di attività di autotrasporto merci con veicoli di massa complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate potranno, dunque, continuare a presentare all'Ufficio territorialmente competente dell'Agenzia delle Dogane la dichiarazione necessaria a richiedere trimestralmente la fruizione del beneficio.



Ecobonus 2010

Si allunga l'attesa per ricevere il contributo

Il 13 febbraio, lo stesso giorno della convocazione del Tavolo in cui si è discussa la destinazione dei fondi all'autotrasporto, il Sottosegretario ai Trasporti Rocco Girlanda ha incontrato anche i rappresentanti delle Associazioni siciliane per discutere dei problemi

specifici del trasporto isolano.

In particolare, il Sottosegretario ha riferito che il Ministero dei Trasporti non dispone ancora delle risorse da destinare all'ecobonus 2010, perché non ancora sbloccate dal Ministero dell'Economia.

Ha, però assicurato che il Ministero

dei Trasporti emetterà in favore delle Aziende di autotrasporto aventi diritto al contributo per il trasporto combinato strada-mare **una lettera attestante il credito**, da utilizzare per accedere al credito presso le banche.

Notizie scoraggianti, invece, riguardo

all'ecobonus 2011: la bocciatura dell'incentivo statale da parte della Commissione europea renderà necessario l'intervento dello stesso Ministro dei Trasporti a Bruxelles per chiederne il ripristino, in quanto "strumento per diminuire le distanze economiche e migliorare le condizioni delle aree svantaggiate come la Sicilia e la Sardegna".

Ricordiamo, però, che gli impegni assunti da Girlanda sono proclamati poche ore prima delle dimissioni del Governo Letta.

Cosa cambierà con l'Esecutivo Renzi?



Divieti di circolazione per i mezzi pesanti nel 2014

8 ore in più di circolazione rispetto al 2013

Nelle ultime settimane del 2013 è stato definito il calendario 2014 dei divieti di circolazione applicati in Italia, fuori dai centri abitati, ai veicoli e ai complessi di veicoli adibiti al trasporto di cose, con massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 tonnellate.

Dall'analisi delle limitazioni alla circolazione per i mezzi pesanti - previste dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a firma del Sottosegretario Erasmo D'Angelis, n. 443 dell'11 dicembre 2013, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 303 del 28 dicembre 2013 - emerge che gli autotrasportatori potranno circolare maggiormente sulla rete stradale del nostro Paese rispetto al 2013.

Si passa, infatti, **dalle 1104 ore di divieto in vigore nel 2013 alle 1096 ore**

di divieto in vigore nel 2014. In altre parole, le aziende di autotrasporto avranno diritto a 8 ore in più di circolazione rispetto all'anno che si è da poco concluso.

Su trasportonotizie.com trovate il nostro calendario dei divieti 2014, stampato nel comodo formato pieghevole da portare sempre in viaggio, infilato nell'aletta parasole



VENDITA - ASSISTENZA - RICOSTRUZIONE PNEUMATICI



TUNINETTI
PNEUMATICI S.N.C.

di Tuninetti Oreste & C.

Via Circonvallazione 3, 12030 Casalgrasso (CN)

Tel: 011 97.56.65 - Fax: 011 97.55.942

tuninetti@cheapnet.it - C.F./P.I. 02213730043

A TUTTI GLI ASSOCIATI ASSOTRASPORTI:

- POSSIBILITÀ DI FINANZIAMENTI A TASSO ZERO
- SCONTO EXTRA 5% SUI NOSTRI PNEUMATICI RICOSTRUITI

Motorizzazione civile, scatta la rivoluzione digitale

La Motorizzazione civile diventa **la prima struttura dello Stato interamente informatizzata**, con archivio web e procedure all'avanguardia in Europa, dalla **nuova patente Card** ai **nuovi controlli sui veicoli privi di assicurazione** grazie alla piattaforma online collegata a ZTL, tutor e pattuglie su strada.



Copertura RCA, accesso ai dati sul web

Dal 5 febbraio scorso è disponibile sul sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (www.mit.gov.it) e sul Portale dell'automobilista (www.ilportaledellautomobilista.it) **l'applicazione per l'accesso pubblico alle informazioni sulla copertura assicurativa RCA dei veicoli**.

Questa applicazione online permette a tutti i cittadini di consultare i numeri di targa degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei ciclomotori immatricolati, le cui informazioni sono aggiornate quotidianamente dalle compagnie assicurative.

Coloro che, sapendo di avere in corso un regolare contratto di assicurazione RCA, verifichino online che il proprio

veicolo non risulti in regola con gli obblighi assicurativi RCA, sono invitati a contattare subito la propria compagnia di assicurazione.

Chi, invece, non è in regola con gli obblighi assicurativi ma voglia utilizzare il proprio veicolo, deve provvedere tempestivamente, in quanto la circolazione su strada senza copertura assicurativa RCA è sanzionata con una multa da 841 a 3.366 euro, oltre che con il sequestro del veicolo.

A questo riguardo, il Sottosegretario dimissionario Erasmo D'Angelis, con delega alla sicurezza stradale e alla riforma del Codice della Strada, ha dichiarato che "grazie all'eccellente lavoro della direzione della Motorizzazione Civile guidata dall'Ing. Maurizio Vitelli,

senza costi aggiuntivi abbiamo creato la piattaforma tecnologica più avanzata d'Europa che modifica radicalmente il sistema degli accertamenti".

In effetti, **l'archivio informatico della Motorizzazione accessibile online è a disposizione del Ministero dell'Interno e delle forze dell'ordine nazionali e locali** (polizie municipali comprese) dal 15 febbraio scorso, per trasmettere loro in tempo reale i dati di tutti i mezzi privi di copertura assicurativa, poi controllati attraverso **varchi ZTL, tutor e pattuglie su strada**.

"In Italia dieci auto su cento stanno circolando senza assicurazione, ben 3,8 milioni di veicoli su un parco di 37 sono infatti privi di copertura assicurativa, una cifra impressionante che ci consegna il record negativo europeo in materia di infrazioni e irregolarità".

l proprietari di veicoli non assicurati creano problemi enormi a migliaia di italiani onesti per l'impossibilità di risarcimento dei danni nei contenziosi post incidenti stradali, anche in presenza di lesioni gravi a passeggeri".

Sottosegretario
Erasmo D'Angelis

Patenti, nuova procedura di rinnovo

È attiva una nuova procedura di rinnovo patente dallo scorso 9 gennaio, con l'entrata in vigore di un Decreto del Ministero dei Trasporti risalente all'agosto 2013.

Obiettivi primari della riforma ministeriale, che rientra nella serie di attività di riorganizzazione della Motorizzazione, sono minore spreco di carta e maggiore velocità di servizio al cittadino.

Dal Ministero assicurano poi che **i costi per i cittadini** restano invariati. Con la nuova procedura di rinnovo, infatti, si pagano sempre 25 euro - di cui 16 per la marca da bollo e 9 per i diritti della Motorizzazione - cui si sommano il costo della visita medica e della foto tessera. Alla cifra totale vanno però aggiunti 6,86 euro per la spedizione a domicilio

della nuova patente, da saldare al momento della consegna o del ritiro presso l'ufficio postale.

Come funziona la nuova procedura?

Prevede la **trasmissione digitale dei dati del conducente** - foto, firma, certificato di idoneità del conducente - **alla Motorizzazione civile da parte del medico**. Infatti, dopo aver effettuato la visita, il medico conferma la validità della patente per via telematica, accedendo al "Portale dell'automobilista", dove può anche indicare eventuali prescrizioni mediche o adattamenti al veicolo.

Rilascia, inoltre, al conducente una ricevuta che sostituirà la patente per un massimo di 60 giorni.

Scettiche le Regioni, che oltre ad evidenziare le criticità di natura tecnica

- "la mancanza delle attrezzature informatiche necessarie per il corretto funzionamento soprattutto negli ambulatori periferici" - sollevano un problema di burocratizzazione della procedura, che vede il medico impegnato ad eseguire "atti meramente amministrativi, come riportare i codici a barre dei bollettini versati dall'utenza".

Una volta ricevuti i dati in via informatica, la Motorizzazione procede alla stampa della nuova patente che sarà consegnata al titolare all'indirizzo che avrà indicato, entro i 7 giorni successivi alla visita medica.

Dunque, **addio al bollino adesivo per il rinnovo della patente di guida**: non viene più applicata sulla patente in proprio possesso l'etichetta con l'indicazione della prossima nuova scadenza.

Deve, invece, essere stampata una **nuova patente in formato plastificato card**. Questo modello di patente, in linea con la normativa europea, prevede novità anche sul retro, che non presenta più 9 bensì 15 categorie di patenti senza più le due caselle per apporre le fustelle del cambio di residenza e del rinnovo.

"Entro pochi anni - ha dichiarato il Sottosegretario D'Angelis - l'intero parco patenti sarà sostituito con il nuovo modello plastificato Card disposto dalla normativa europea, stampato con modalità laser, criteri antifalsificazione e maggiore facilità di sostituzione in caso di smarrimento".



ASSOTRASPORTI, in collaborazione con il **Consorzio InsiemeDiPiù**, è oggi in grado di offrire a tutte le Aziende proprietarie di almeno tre veicoli a motore

UN LIBRO MATRICOLA DEDICATO, A CONDIZIONI DI SICURO INTERESSE

Contattateci al numero **348.8827231**:

il nostro personale dedicato vi indicherà la documentazione da produrre per procedere alla quotazione e, se di interesse, alla definitiva attivazione della copertura assicurativa!



Consorzio IDP

Autostrade, aumentano ancora i pedaggi

I rialzi maggiori al Nord e al Centro

Come ormai consuetudine da diversi anni a questa parte, anche nel 2014 i pedaggi autostradali hanno subito **rinari rispetto alle tariffe del 2013, scattati il 1° gennaio**.

Gli incrementi tariffari - approvati con decreti dei Ministri Maurizio Lupi e Fabrizio Saccomanni così come previsto dai contratti di concessione vigenti - sono di entità variabile a seconda della tratta, con un **rialzo medio del 3,9 %**, contro una media di aumento richiesto dalle società concessionarie pari al 4,8 %.

Un punto percentuale di differenza che, a detta del Ministro Lupi, porterà ad un risparmio per l'utenza quantificato in 50 milioni di euro nel 2014.

Nella tabella a lato trovate indicati gli aumenti per singola società concessionaria.

Rialzi minimi o nulli interessano la Asti-Cuneo e alcune tratte autostradali del Sud Italia, quali l'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno gestita da Società Autostrade Meridionali (SAM) e le tratte Messina-Catania e Messina-Palermo gestite dal Consorzio Autostrade Siciliane.

I rincarati più gravosi (anche superiori all'8%) interessano principalmente le tratte autostradali del Nord-Est e del Centro, quali:

- la **Piacenza-Brescia** gestita da Autostrade Centropadane;
 - la **Torino-Trieste** nel tratto dall'interconnessione est con la tangenziale di Mestre sino a Sistiana, la **tangenziale di Mestre**, il tratto **Palmanova-Udine sud** sulla A23, la **Portogruaro-Portonovo-Conegliano** e la **Villesse-Gorizia**, gestite da Autovie Venete;
 - la **Venezia-Padova**, la **tangenziale ovest di Mestre**, il **raccordo con l'aeroporto Marco Polo** e il **Passante di Mestre**, gestiti da Concessioni Autostradali Venete (CAV);
 - l'autostrada **La Spezia-Parma** gestita dall'Autocamionale della Cisa;
 - la **Roma-L'Aquila-Teramo** e la **Torino-Pescara** gestite da Strada dei Parchi.
- Aumenti significativi (uguali o superiori al 5%) anche al Nord-Ovest**, che

interessano ad esempio:

- la **Torino-Milano** gestita da Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza (SATAP);
- la tratta **Aosta-Monte Bianco** della A5, gestita da Raccordo autostradale Valle D'Aosta (RAV);
- la tratta **Quincinetto-Aosta** della A5, gestita da Società Autostrade Valdostane (SAV).

Il Ministro Lupi ha spiegato che l'aggiornamento annuale delle tariffe è un adempimento contrattuale cui lo Stato è tenuto. Al contempo, ha riconosciuto la **necessità di rivedere l'intero sistema regolatorio del comparto autostradale**, anche allo scopo di garantire il

contenimento delle tariffe.

Un ruolo importante in questo ambito, secondo Lupi, dovrà averlo la neo-istituita **Autorità dei trasporti**, che potrà intervenire sulle nuove concessioni e dovrà garantire una gestione degli aspetti regolativi equa, finalizzata alla tutela del consumatore e della concorrenza.



Società concessionaria	Aumento tariffario per il 2014 (%)
Asti Cuneo S.p.a.	-
ATIVA Autostrada Torino-Ivrea-Valle D'Aosta	0,82
Autocamionale della Cisa	6,26
Autostrada Brescia-Padova	1,44
Autostrada dei Fiori	2,78
Autostrada del Brennero	1,63
Autostrade Centropadane	8,01
Autostrade per l'Italia	4,43
Autovie Venete	7,17
CAV A4 VE-PD, Tang. Ovest di Mestre e racc. con aeroporto Marco Polo e Passante di Mestre	6,26
Consorzio Autostrade Siciliane Messina-Catania Consorzio Autostrade Siciliane Messina-Palermo	-
Milano Serravalle e Milano Tangenziali	4,47
RAV - Raccordo Autostradale Valle D'Aosta	5,00
SALT - Autostrada Ligure - Toscana	3,07
SAM - Autostrade Meridionali	-
SAT - Autostrada Tirrenica S.p.A	5,00
SATAP A4 Tronco Novara Est - Milano e Torino - Novara Est	5,27
SATAP Tronco A21 TO-AL-PC	1,66
SAV - Autostrade Valdostane	5,00
SITAF - barriera di Avigliana	4,31
SITAF - barriera di Bruere	4,23
SITAF - barriera di Salbertrand	3,81
Strada Dei Parchi	8,28
Tangenziale Napoli	1,89
Torino-Savona	1,60

Tariffe autostradali, sconti per i pendolari Ci saranno anche per gli autotrasportatori?

È operativo dal 1° febbraio 2014 e durerà sino al 31 dicembre 2015 lo sconto sui pedaggi autostradali per i pendolari.

Il **Ministero dei Trasporti** e l'**AISCAT**, l'Associazione delle società concessionarie delle autostrade, hanno infatti raggiunto un accordo che introduce, grazie ad un sistema di abbonamenti mirato, agevolazioni tariffarie per chi percorre quotidianamente una tratta autostradale per recarsi al lavoro.

Più precisamente, godrà di uno sconto del 20% chi nell'arco di un mese effettuerà per almeno venti volte un tragitto definito da casello a casello, lungo al massimo 50 km, per un totale di almeno quaranta tratte fra andata e ritorno. Lo sconto scende progressivamente al diminuire dei viaggi, sino alla soglia minima di dieci viaggi di andata e ritorno al mese (venti tratte totali), per i quali si avrà diritto ad uno sconto pari all'1%. Troverete **nel box a fianco tutti i dettagli al riguardo**.

Sia il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi sia il Presidente AISCAT Fabrizio Palenzona hanno commentato le nuove agevolazioni come un importante segnale di sostegno ad una delle categorie, quella dei pendolari, su cui si fa sentire in modo più sensibile l'impatto degli aumenti dei pedaggi.

Ma come noto, altra categoria particolarmente oppressa dal rincaro delle

tariffe autostradali è quella degli autotrasportatori.

Con riferimento a loro, il Ministro Lupi ha dichiarato "che la sensibilità del Governo, e mia personale, su questo tema è molto alta, come dimostra il fatto che uno dei primi tavoli permanenti di consultazione istituiti presso il MIT è stato proprio quello dell'autotrasporto, che ha

visto ben 25 incontri con i rappresentanti del settore da quando mi sono insediato al ministero".

Vedremo se, con la nascita del nuovo Esecutivo Renzi, quelle del riconfermato Ministro Lupi resteranno parole o se il tavolo al Ministero per concordare le forme di compensazione degli aumenti produrrà risultati concreti.

CHI HA DIRITTO AGLI SCONTI?

L'agevolazione è riservata a coloro che viaggiano in autostrada come **pendolari** tra due stazioni predefinite, con percorso massimo di 50 chilometri.

Per usufruire degli sconti si deve essere **possessori di Telepass**, con contratto Family, Business o Ricaricabile. È necessario, inoltre, che titolari del contratto per l'utilizzo del Telepass siano **persone fisiche** e che l'apparato sia abbinato a **veicoli di classe A**, ossia con altezza inferiore o uguale a 1,3 metri.

COME SI APPLICANO GLI SCONTI?

La **percentuale di sconto è proporzionale al numero dei viaggi** e non alla loro lunghezza, ossia è la stessa per chi viaggia in autostrada per pochi chilometri e per chi viaggia fino a 100 km al giorno tra andata e ritorno.

Sino a 20 transiti mensili non viene applicato nessuno sconto. A partire dal 21° transito lo sconto per tutti e 21 i viaggi effettuati è dell'1% e cresce linearmente (2% del pedaggio per 22 transiti effettuati, 3% per 23 viaggi, ecc.) fino ad uno **sconto massimo del 20%**.

Questo sconto scatta dopo il 40° transito. Dunque è applicabile a chi effettua almeno 41 viaggi al mese, su tutti e 41, sino al 46° viaggio (i giorni lavorativi in un mese sono al massimo 23).

Per i transiti successivi al 46° viaggio si paga la tariffa intera.

Lo sconto è applicato per un massimo di due viaggi al giorno, compresi i festivi, e non è cumulabile con altre agevolazioni/iniziative di modulazione tariffaria.

COSA FARE PER ACCEDERE AGLI SCONTI?

È possibile richiedere l'agevolazione accedendo all'area riservata "Telepass club" sul sito web **www.telepass.it** o recandosi presso un **Punto Blu** o un Centro servizi delle società autostradali aderenti all'iniziativa.

In entrambi i casi bisogna indicare il casello di entrata e quello di uscita della tratta autostradale che si utilizza abitualmente, per una distanza massima di 50 km.

Lo **sconto**, che **decorre dal primo giorno del mese in cui viene effettuata la richiesta**, è calcolato al termine di ogni mese ed applicato nella prima fattura successiva.

Il Consigliere della Regione Veneto Diego Bottacin ha definito "ridicoli" i nuovi sconti sui pedaggi, in quanto mera "operazione di facciata per mettere un cucchiaino di zucchero in una tinozza di fiele".

A PAGINA 16 TROVATE LA NOSTRA INTERVISTA A BOTTACIN!

Ministero dei Trasporti

Conferme, new entry e dimissioni lampo

La nuova squadra ministeriale delle Infrastrutture e dei Trasporti, nominata dal neo Presidente del Consiglio Matteo Renzi, vede confermati della precedente compagine **Maurizio Lupi** e **Rocco Girlanda**.

Il primo resta Ministro, mentre il secondo, da Sottosegretario con delega all'autotrasporto diventa Consigliere del Ministro.

Dal Dicastero dei Trasporti sono, invece, usciti il Viceministro Vincenzo De Luca e il Sottosegretario alle Infrastrutture Erasmo D'Angelis.

Nuovo Viceministro è **Riccardo Nencini**, Segretario del Partito Socialista Italiano dal 2008. Nato a Barberino di Mugello nel 1959, è scrittore, storico e politico di ventennale esperienza. Consigliere comunale a Firenze dal 1990 al 1995, deputato dal 1992 al 1994 ed europarlamentare dal 1994 al 1999, Nencini è stato Presidente del Consiglio Regionale della Toscana tra il 2000 e il 2010 e Assessore al bilancio e ai rapporti istituzionali della Toscana dal 2010 al 2013. È senatore dal febbraio 2013.

Nuovo Sottosegretario ai Trasporti è **Umberto Del Basso de Caro**. Beneventano, classe 1953, Del Basso De Caro è



Maurizio Lupi



Riccardo Nencini



Umberto Del Basso De Caro



Rocco Girlanda

avvocato penalista. Eletto deputato nel 1992, è stato rieletto alla Camera tra le fila del Partito Democratico nel 2013. Renzi aveva nominato Sottosegretario ai Trasporti anche **Antonio Gentile**, già Sottosegretario al Ministero dell'Economia e delle Finanze nel 2011. Tuttavia, ad appena due giorni dalla nomina da

parte di Renzi, l'esponente del Nuovo Centrodestra ha rassegnato le proprie **dimissioni**, perché coinvolto - seppur non indagato - nell'inchiesta sulle pressioni che avrebbe esercitato su un quotidiano calabrese, alla vigilia della nomina, per censurare la notizia di un'indagine a carico del figlio.

Albo autotrasportatori riformato

Nuovo Comitato centrale entro inizio aprile

Come vi avevamo anticipato sullo scorso numero della rivista, la Legge 147/2013, la cosiddetta "Legge di Stabilità 2014" ha decretato la riforma dell'Albo degli autotrasportatori, che:

- attribuisce **nuove funzioni al Comitato centrale dell'Albo**;
- decreta **nuovi criteri di accesso al Comitato centrale**;
- trasferisce la **gestione degli Albi provinciali alla Motorizzazione**.

Per maggiori dettagli sui singoli punti si

Nuovi compiti del Comitato centrale

- **studio e consulenza** in materia di progetti normativi e di accesso al mercato dell'autotrasporto e alla professione di autotrasportatore;
- **verifica della regolarità delle imprese iscritte all'Albo**, in relazione alle modalità concrete di svolgimento dell'attività economica, alla congruità fra il parco veicolare e il numero dei dipendenti autisti e alla regolarità della copertura assicurativa dei veicoli;
- **controllo delle imprese iscritte**, per garantire il costante rispetto dei requisiti per l'esercizio della professione.

vedano i box a lato.

Dunque, dopo gli scioperi di dicembre e le contestazioni di fine anno contro una riforma dell'Albo decisa in maniera poco trasparente, fino a essere incomprendibilmente inserita in una Legge di formazione del bilancio dello Stato - da qui l'etichetta "antidemocratica" che Assotrasporti ha imputato alla riforma - l'autotrasporto si appresta ad avere un nuovo organo direttivo dell'Albo, costituito secondo nuove regole.

Il **30 dicembre 2013** - con la pubblicazione sul sito web del Ministero dei Trasporti del Decreto dirigenziale n. 213 del 30 dicembre 2013 - ha preso il via il procedimento di rinnovo del Comitato centrale dell'Albo degli Autotrasportatori di cose in conto terzi.

Sono così scattati i trenta giorni di tempo durante i quali **le Associazioni di categoria interessate hanno presentato la domanda di accesso al Comitato centrale** per l'Albo.

Conclusa il **29 gennaio scorso** la prima fase di ricostituzione del Comitato centrale, quella della presentazione delle domande, si è aperta la seconda fase, con protagonista la Direzione generale per il trasporto stradale e l'intermodalità presso il Ministero dei Trasporti, cui spetta il compito di **vagliare le domande al fine di definire la nuova composizione** del Comitato centrale.

"Contiamo di avere entro la fine del mese di marzo - dichiarò l'allora Sottosegretario Rocco Girlanda - il Decreto ministeriale che ricostituisce il Comitato centrale dell'Albo, di cui attualmente le domande sono alla verifica della commissione di controllo preposta".

Composizione del Comitato centrale

Il nuovo Comitato centrale è composto da un rappresentante per ciascuna delle associazioni di categoria degli autotrasportatori e delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, in possesso dei seguenti requisiti:

- **ordinamento interno a base democratica**, sancito dallo statuto;
- **rappresentanza della sola categoria degli autotrasportatori**, risultante in modo esplicito dallo statuto, con esclusione di contemporanea rappresentanza di categorie aventi interessi contrapposti;
- **anzianità di costituzione di almeno cinque anni**, durante cui siano state date, in maniera continuativa, anche a livello provinciale, manifestazioni di **attività svolte nell'interesse professionale della categoria**;
- **almeno cinquecento imprese iscritte a livello nazionale**, oppure un numero di imprese iscritte aventi massa complessiva totale non inferiore a ventimila tonnellate;
- organizzazione periferica mediante comprovata dalla presenza di **almeno venti sedi provinciali**;
- **firma, nel corso degli ultimi dieci anni, di almeno un rinnovo del CCNL** Logistica, trasporto merci e spedizione;
- **rappresentanza in seno al CNEL** (Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro), direttamente o per il tramite delle Confederazioni cui aderisce.

Gestione degli Albi provinciali

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della Legge di Stabilità, ossia entro il 1° luglio 2014 - con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri - **le funzioni relative alla cura e alla gestione degli Albi provinciali saranno trasferite**, con le relative risorse finanziarie, **dalle Province agli uffici della Motorizzazione civile**, ossia agli Uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Fino ad allora saranno ancora le Province ad esercitare in via transitoria tali funzioni.

Authority dei Trasporti finalmente operativa

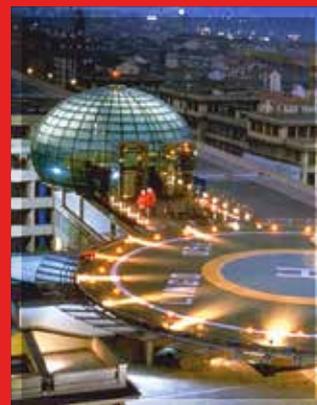
Il **15 gennaio scorso** è diventata pienamente operativa la nuova Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Lo aveva annunciato il Ministro ai Trasporti Maurizio Lupi durante il *question time* alla Camera dei Deputati del 9 gennaio, quando, rispondendo alle interrogazioni sul tema dei **rincari delle tariffe autostradali**, aveva dichiarato che "un

ruolo importante in questa materia dovrà averlo anche la neo-istituita Autorità dei trasporti, operativa dal 15 gennaio 2014, che **potrà intervenire sulle nuove concessioni**, e che dovrà garantire una gestione degli aspetti regolativi equa, finalizzata alla tutela del consumatore e della concorrenza".

"È una buona notizia e, come

riconosce anche il Ministro Lupi, si tratta di un successo del Parlamento". Questo il commento di Michele Meta, Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, che ha aggiunto di essere "convinto che il lavoro e la funzione che saranno svolte dall'Autorità produrranno effetti benefici agli utenti del sistema dei trasporti nazionale".



Nuovo CCNL per autotrasporto merci, logistica e spedizioni

Lo hanno siglato Assotrasporti e UGL

Un nuovo e innovativo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro disciplinante il rapporto di lavoro dei dipendenti da imprese di autotrasporto merci, logistica e spedizioni.

È quello che **l'Associazione di categoria degli autotrasportatori Assotrasporti e l'Unione Generale del Lavoro - UGL hanno stilato, sottoscritto e depositato il 27 gennaio scorso** presso il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro, il Ministero del Lavoro e gli altri enti competenti.

A firmare il Contratto, la delegazione Assotrasporti - costituita dal Presidente nazionale Secondo Sandiano, dal Segretario nazionale Aurelio Prisco, dai consulenti del lavoro Francesco Cerqueti e Roberto Bracco, da Alessandro Sandiano e Gabriella Tomasi - e la Federazione nazionale UGL Viabilità e Logistica, rappresentata dal Segretario nazionale Paola Avella e da Antonio Scolletta per la Confederazione UGL.

Si tratta di un Contratto completamente nuovo, con **aspetti di grande innova-**

zione rispetto a quello in vigore delle Associazioni tradizionali.

Il CCNL Assotrasporti-UGL - di 81 pagine e 66 articoli - è "un **contratto più snello, semplice e chiaro** dell'attuale, senza più ostici rimandi ad accordi desueti", dichiara il Presidente di Assotrasporti, Secondo Sandiano. "Un contratto che, nel rispetto delle norme di legge e dei diritti di tutte le parti, intende ridurre i costi del lavoro, in vista del rilancio delle Aziende di trasporto merci su strada".

"Con la firma del nuovo CCNL con Assotrasporti, abbiamo gettato le basi per la promozione di nuove relazioni industriali al passo con i tempi". Così il Segretario nazionale dell'UGL Viabilità e Logistica, Paola Avella, secondo la quale il nuovo CCNL "garantirà ai lavoratori del settore, fortemente colpito dalla crisi, una tutela di ampio respiro pur snellendo e semplificando istituti ormai non più in linea con la situazione attuale".

Dunque, il nuovo CCNL, che decorre dal 27 gennaio 2014 e scadrà il 26 gennaio

2017, si presenta quale vera alternativa al Contratto di lavoro in vigore firmato dalle Associazioni tradizionali.

Ricordiamo che Assotrasporti aveva partecipato, in delegazione con FIAP-M, alle trattative per il rinnovo del CCNL del 2005. Tuttavia, non condividendone lo sviluppo, non ha firmato i successivi ultimi rinnovi per lavorare autonomamente alla stesura di un proprio Contratto di Lavoro.

Su www.assotrasporti.eu è possibile visionare l'indice del nuovo Contratto di Lavoro per conoscerne gli argomenti in sintesi.

Per **richiedere il testo completo**, si contatti la Sede nazionale di Assotrasporti:

Email: info@assotrasporti.eu
Tel.: 348 8827231

Carrelli elevatori, dietrofront del Ministero

Nessun obbligo di immatricolazione

Vi avevamo dato notizia la scorsa estate (TN Luglio-Agosto 2013) dell'introduzione dell'obbligo di immatricolazione per i carrelli elevatori, ai fini della circolazione anche breve e saltuaria su strada.

Come prevedibile, il nuovo obbligo - diffuso da una Circolare del Ministero dei Trasporti del 10 giugno 2013 - ha sollevato un polverone di **polemiche** per via dei costi ingenti che le imprese avrebbero dovuto accollarsi per immatricolare i propri carrelli elevatori.

Da qui la richiesta del Senatore Riccardo Mazzoni rivolta al Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, in un'interrogazione a risposta orale dello scorso 26

novembre, di "intervenire urgentemente sulla materia al fine di ripristinare la situazione previgente alla circolare del 10 giugno 2013".

Nella seduta del 29 gennaio della 8ª Commissione Lavori pubblici in Senato, l'allora Sottosegretario ai Trasporti Rocco Girlanda ha dato risposta all'interrogazione.

Prima ha ripercorso l'evoluzione delle disposizioni legislative e regolamentari in materia, dalla cui sovrapposizione è derivato il rischio, lamentato nell'interrogazione, che i carrelli elevatori debbano dotarsi di un certificato di immatricolazione per circolare su strada, anche per spostamenti rapidi e occa-

sionali.

Poi, considerato il conseguente disagio per le aziende interessate, ha segnalato che il Ministero dei Trasporti ha provveduto a risolvere la questione con un'apposita norma, inserita alla Camera nel Decreto-Legge n. 145 del 2013, convertito in legge ed entrato in vigore il 22 febbraio scorso.

La nuova norma (articolo 13-bis), introducendo un comma 2-bis all'articolo 114 del Codice della strada, **esclude espressamente dall'obbligo di immatricolazione i carrelli per la movimentazione di cose, qualora circolino su strada per brevi e saltuari spostamenti a vuoto o a carico.**

Costi minimi e tempi di pagamento

Le ultime precisazioni dal Ministero dei Trasporti

Con Direttiva del 10 gennaio 2014 a firma del Ministro Maurizio Lupi, il Ministero dei Trasporti ha fornito **rilevanti chiarimenti in tema di costi di esercizio delle Aziende di autotrasporto e di pagamento delle fatture da parte della committenza.**

Innanzitutto, il Ministero affida alla Motorizzazione Civile il compito di erogare le sanzioni relative alle violazioni dei costi minimi dovuti dal committente al vettore.

Il Ministro Lupi ha, così, dato seguito alla richiesta delle Associazioni di categoria sottoscrittrici il Protocollo di intesa con il Governo del 28 novembre 2013, che ha scongiurato a dicembre uno sciopero "a sigle unificate" dell'autotrasporto. Il punto 8 del Protocollo prevedeva per l'appunto l'individuazione di un soggetto deputato ad irrogare le sanzioni connesse alle violazioni della normativa sui costi minimi, ossia dell'art. 83-bis del Decreto-Legge 112/2008.

Gli uffici provinciali della Motorizzazione Civile - uffici periferici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - sono la nuova autorità competente per erogare le sanzioni pecuniarie nei confronti del committente nel caso in cui: a) paghi la fattura del vettore oltre i termini di 90 giorni; b) la parte del corrispettivo dovuto al vettore, diversa dai costi del carburante, non sia almeno pari a quella identificata come corrispondente a costi diversi dai costi del carburante.

Più precisamente ecco le modalità operative del **sistema sanzionatorio in vigore**, che **prevede due fasi successive**. Nella prima fase - ai sensi del comma 15 dell'art.83-bis del Decreto-Legge 112/2008 - **i comandi provinciali della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Entrate, in occasione dei controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese, constatano la violazione del committente**, ossia il mancato rispetto della garanzia di copertura dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto, e procedono all'espletamento della relativa attività istruttoria.



Qualora dall'attività di accertamento emerga l'effettiva responsabilità del committente, la Guardia di Finanza o l'Agenzia delle Entrate trasmette il verbale redatto durante la verifica, con la prova delle eseguite contestazioni o notificazioni, all'ufficio della Motorizzazione civile nella cui circoscrizione territoriale è stato effettuato l'accertamento della violazione.

A questo punto si apre la seconda fase del procedimento sanzionatorio, con protagonista **la Motorizzazione civile**. Quest'ultima, verificata la regolarità formale degli atti istruttori, **emetterà il provvedimento amministrativo che ingiunge al committente che non ha pagato i costi minimi previsti per legge il versamento della relativa sanzione**. Agli Uffici della Motorizzazione civile non è data facoltà di decidere discrezionalmente l'importo della sanzione amministrativa, predeterminata per legge.

Dal momento della notifica del verbale, il trasgressore avrà 15 giorni di tempo per presentare le proprie difese e 30 giorni per effettuare il ricorso dinanzi al Giudice di pace del luogo in cui è stata commessa l'infrazione.

L'altra importante precisazione derivante dalla Direttiva ministeriale del 10 gennaio scorso riguarda i tempi di pa-

gamento dei servizi di trasporto merci su strada.

Il Ministro Lupi raccomanda una puntuale applicazione della normativa in vigore, ricordando che **il termine di pagamento per la prestazione del servizio è fissato in 30 giorni dal Decreto legislativo 231/2002.**

In più, mentre ai sensi del suddetto Decreto legislativo il termine di 30 giorni può essere derogato e fissato in un periodo anche superiore a 60 giorni per accordo delle parti, il legislatore ha introdotto una disciplina maggiormente garantista per l'autotrasporto rispetto a quella fissata per gli altri settori. **In un contratto di trasporto merci in conto terzi è, infatti, esclusa la validità di clausole pattuite dalle parti che prevedano tempi superiori a 60 giorni.**

In altre parole, **il committente ha l'onere di pagare il vettore entro 30 giorni per il servizio reso o entro un termine maggiore, qualora accordato dalle parti, che non può comunque superare i 60 giorni.**

In caso di mancato rispetto dei termini di pagamento, l'autotrasportatore ha diritto agli interessi moratori secondo quanto previsto dal Decreto legislativo 231/2002 e, in caso di pagamento oltre i 90 giorni, scatterà la procedura sanzionatoria sopra descritta.

Esami di idoneità professionale

In vigore i nuovi quiz

Sono entrate in vigore il 1° gennaio 2014 le novità relative ai nuovi quesiti e alle nuove materie delle prove di esame per conseguire l'idoneità professionale, indi-

spensabile all'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi.

Da inizio anno le competenti Commissioni di esame istituite presso le Pro-

vince applicano obbligatoriamente i **nuovi quesiti e tipi di esercitazione** durante le prove di esame - le cui **procedure sono gestite in via informatica** - necessarie ad acquisire l'attestato di idoneità professionale.

Ricordiamo che per essere ammessi alla prova di esame deve seguirsi un **corso di formazione** della durata minima di 150 ore, suddivise tra diritto civile, diritto commerciale, diritto sociale, diritto tributario, gestione commerciale e finanziaria, accesso al mercato, norme tecniche e sicurezza stradale. L'attestato di frequenza rilasciato dall'istituto competente ha validità di tre anni dal rilascio.



In arrivo i nuovi tachigrafi "intelligenti"

Più sicurezza sulle strade, meno concorrenza sleale

Il 15 gennaio scorso il Parlamento europeo ha approvato a larga maggioranza la normativa che prevede l'installazione sui veicoli pesanti dei tachigrafi cosiddetti "intelligenti".

L'obiettivo è di porre fine alle violazioni dei tempi massimi di guida e dei periodi minimi di riposo degli autotrasportatori di cose e di persone, in modo da **garantire la sicurezza stradale** e da **combattere efficacemente la concorrenza sleale**.

Gli attuali tachigrafi, infatti, secondo uno studio della Commissione europea, sono troppo spesso manomessi per consentire ai conducenti di guidare più a lungo del dovuto. Ma così facendo, si mette a rischio l'incolumità propria e degli altri utenti della strada, oltre a provocare una grave distorsione della concorrenza di mercato, a danno delle Aziende di trasporto che operano nel pieno rispetto delle regole.

Secondo la relatrice del progetto normativo, l'eurodeputata romena Silvia-Adriana Ticau, i tachigrafi "intelligenti"

miglioreranno "la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro degli autotrasportatori", rispettando allo stesso tempo "la vita privata e i dati dei conducenti".

Ma **perché "intelligenti"?** Perché i nuovi dispositivi, collegati ad un sistema globale di navigazione satellitare, saranno una vera e propria "scatola nera" degli automezzi, in grado di registrare in automatico posizione iniziale e finale di ogni percorso, velocità e distanze, e dunque di monitorare costantemente le

condizioni di guida e di riposo del conducente.

Inoltre, i nuovi tachigrafi consentiranno la trasmissione dei dati via wireless alle Autorità di controllo competenti, che potranno così controllare i veicoli a distanza, senza doverli necessariamente fermare. Ciò ridurrà in maniera esponenziale il numero dei controlli su strada, potendo le Autorità concentrarsi su veicoli con dati sospetti, che saranno poi oggetto di controllo approfondito.



Gli agenti di controllo in ogni Stato membro dell'UE dovranno essere formati ed attrezzati in modo da poter analizzare i dati del tachigrafo utilizzando un metodo comune, "poiché è essenziale - ha dichiarato l'eurodeputata romena Ticau - che le regole siano, finalmente, applicate ovunque nell'UE in modo paritario".

Con la Risoluzione legislativa di gennaio, la plenaria di Strasburgo ha promosso le nuove norme sui tachigrafi già discusse e approvate nei mesi scorsi

dal Consiglio dell'Unione europea. Con questo ulteriore passaggio la nuova generazione di cronotachigrafi digitali per veicoli adibiti all'autotrasporto ottiene il semaforo verde. Il prossimo passo spetta alla Commissione europea, che dovrà stabilire le specifiche tecniche degli apparecchi, sulla base dei criteri approvati dall'Europarlamento.

Una volta compiuto anche quest'ultimo passaggio, l'installazione dei tachigrafi "intelligenti" diventerà obbligatoria **entro tre anni per i veicoli pesanti di nuo-**

va immatricolazione ed entro quindici anni per tutti i veicoli pesanti circolanti nel territorio comunitario.

La nuova normativa dell'Unione europea, però, prevede una deroga per artigiani e piccole imprese. Sono, infatti, **esentati dall'installazione del tachigrafo "intelligente"** i mezzi pesanti che viaggiano entro un raggio di 100 chilometri dal luogo in cui ha sede l'Azienda, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.

I veicoli commerciali leggeri saranno più puliti

L'Unione europea approva la riduzione delle emissioni di CO₂

Lo scorso 14 gennaio il Parlamento europeo a larga maggioranza ha detto sì ad un deciso taglio alle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali venduti nell'Unione europea.

Gli europarlamentari in seduta plenaria hanno, infatti, approvato con 552 sì, 110 no e 12 astensioni il progetto di legge - già promosso nel maggio 2013 dalla Commissione Ambiente del Parlamento dell'UE - che stabilisce di ridurre **entro il 2020** il limite di emissioni di CO₂ dei nuovi veicoli commerciali leggeri immatricolati nell'Unione europea, dagli attuali 203 grammi per chilometro a 147 g/km.

In altre parole, **tutti i veicoli commerciali con un peso fino a 2,6 tonnellate senza carico e 3,5 tonnellate a pieno carico dovranno passare dall'attuale livello medio di 203 g/km di CO₂ a 147 g/km.**

L'obiettivo di 147 g/km, quale media delle emissioni massime autorizzate, sarà **applicabile a tutte le aziende che producono più di 1.000 veicoli commerciali l'anno.**

Pur potendo continuare a vendere i vecchi modelli, le aziende costruttrici dovranno bilanciare la produzione dei veicoli inquinanti con quella di modelli "puliti", al fine di presentare una gamma con emissioni medie complessive di 147 g/km entro il 2020. In caso contrario, verranno sanzionate.

Per raggiungere l'ambizioso obiettivo, i costruttori potranno sfruttare il siste-



ma dei "supercrediti" - che assicura un peso maggiore, nel conteggio della media delle emissioni, ai veicoli con meno di 50 g/km di CO₂ - ma solo **fino al 2018.**

"Dopo trattative difficili, abbiamo raggiunto un risultato. Sono contento che non si sia ceduto a nessun tipo di pressione per cambiare l'obiettivo. Considerando che la durata dei veicoli commerciali leggeri è più lunga di quella delle autovetture, è opportuno rispettare l'obiettivo prefissato" di riduzione delle emissioni, ha dichiarato dopo il voto l'eurodeputato liberaldemocratico tedesco Holger Kraemer, relatore del rapporto.

Infine, il documento approvato a gennaio dall'Europarlamento chiede l'in-

roduzione di metodi più affidabili di controllo dell'inquinamento ambientale. I deputati hanno concordato con la Commissione europea l'impegno a rendere operativa la Procedura *World Light Duty Test* (WLTP) delle Nazioni Unite, in sostituzione all'attuale protocollo di rilevamento delle emissioni di CO₂, le cui lacune hanno consentito alle imprese di fornire cifre su consumi ed emissioni pressoché impossibili in normali condizioni di guida quotidiane.

Infine, **anche per le automobili si prevedono limiti più bassi di emissioni di CO₂.** Lo ha deciso la plenaria di Strasburgo lo scorso 25 febbraio, definendo le regole per ridurre a 95 g/km le emissioni CO₂ delle autovetture entro il 2020.

Sconti sui pedaggi autostradali, "ridicoli" per molti Bottacin: "Rivedere le concessioni e garantire la concorrenza!"

Il fronte dei "NO" agli sconti sui pedaggi autostradali

Gli sconti sui pedaggi autostradali riservati ai pendolari, di cui vi abbiamo parlato a pagina 9, hanno fatto molto discutere.

C'è chi li considera importante fonte di risparmio per coloro che viaggiano in autostrada per recarsi al lavoro, e chi li giudica come **puri titoli da prima pagina, inutili nei fatti**.

Per capire quali siano le ragioni del "NO" agli sconti, intervistiamo qui il **Consigliere regionale del Veneto Diego Bottacin** (in foto a destra), che

ha espresso parole particolarmente dure contro il sistema degli sconti in vigore.

Bottacin, tra i primi aderenti del Movimento dei sindaci del Nordest negli anni Novanta, è stato sindaco di Mogliano Veneto dal 1992 al 2005.

Dal 2005 è Consigliere alla Regione Veneto, dove è Capogruppo del Gruppo Misto e componente della II Commissione Trasporti e Viabilità.

È promotore del movimento Verso Nord - Un'Italia più vicina all'Europa.



1. CONSIGLIERE BOTTACIN, PERCHÉ DEFINISCE "RIDICOLI" I NUOVI SCONTI SUI PEDAGGI AUTOSTRADALI?

Primo, **il procedimento burocratico per ottenere gli sconti sembra fatto apposta per escludere il maggior numero possibile di clienti dalle agevolazioni**, perché:

A) bisogna avere il Telepass, non tutti ce l'hanno;

B) bisogna dimostrare di fare almeno 40 volte al mese la tratta desiderata (20 andata e 20 ritorno), quindi se prendo una settimana di ferie, sto male, mi mandano temporaneamente in un ufficio diverso: addio sconti;

C) bisogna registrarsi per ottenere gli sconti;

D) solo le tratte entro i 50 km sono comprese negli sconti; tuttavia i km vengono calcolati non da casello a casello, ma vengono ricompresi tutti i chilometri di autostrada soggetti a pedaggio, quindi anche raccordi e corsie di immissione.

Secondo e più importante, se **il ministro scambia qualche spicciolo di sconti ai pendolari nel 2014 per prolungare le concessioni di 15-20 anni a tutte le società concessionarie, comprese quelle che gestiscono autostrade già abbondantemente ammortizzate**, non si capisce quale sia l'interesse generale, cioè degli utenti delle stesse, in questo provvedimento.

Al contrario si capisce benissimo dove sia l'interesse delle concessionarie che vogliono evitare come la peste la messa a gara delle concessioni e da che parte stia il ministro. Per fare un esempio, la A22 Modena Brennero, è un'autostrada già completamente ammortizzata e ha la concessione in scadenza. I casi sono due: o si fa una gara, tenendo conto che il pedaggio dovrà riflettere solo ed esclusivamente i costi di manutenzione (asfaltature, emergenze, sfalcio, gestione punti di accesso, sgombero neve, ecc.) oppure la si riporta nella gestione diretta di Anas. In entrambi i casi **il pedaggio dovrà precipitare a un decimo rispetto all'attuale. Se invece si prolunga la concessione, è chiaro che saranno gli utenti a pagare un ingiusto sovrapprezzo.**

sione, è chiaro che saranno gli utenti a pagare un ingiusto sovrapprezzo.

2. INSOMMA, SERVE UNA REVISIONE STRUTTURALE DEL SISTEMA DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI. SECONDO LEI COME LA SI DOVREBBE IMPOSTARE?

Bisogna **azzerare tutte le concessioni in atto e introdurre l'unico sistema che garantisce il miglior rapporto tra servizio reso e prezzo pagato, cioè la concorrenza**. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve organizzare delle gare a evidenza pubblica a cui possano partecipare i potenziali gestori, per lo meno a livello europeo. Invece mi sembra che stiamo andando in direzione opposta.

Inoltre, per avere un mercato efficiente e una reale competizione, **le concessioni devono essere relativamente brevi**, diciamo 10 anni. Invece, nel 2007 il governo ha esteso il tempo delle concessioni da un massimo di 30 anni a un massimo di 50 anni. Affidando la concessione per cinquanta anni si taglia via la concorrenza e si lascia tutto lo spazio per una gestione "contrattata" tra regolatore e concessionario.

Chi può dire oggi come si evolverà, nell'arco dei prossimi cinquanta anni, il traffico, la tecnologia, il fabbisogno di investimenti su questa o quella tratta? Tutte materie che dovranno di volta in volta essere decise per via amministrativa, lasciando quindi un enorme potere discrezionale al regolatore cui forse non dispiace restare esposto per tanto tempo al rischio di essere "catturato" dal concessionario a cui chiede in cambio continui adeguamenti del canone di concessione, come ha fatto dal 2006 a oggi.

Questo è un sistema geneticamente congegnato per condizionare la politica. Un sistema i cui attori sono abituati a contrattare, negoziare e mercanteggiare in un traffico continuo di favori in cambio di potere.

Non sorprende che tale ordinamento delle concessioni lasci ampi spazi alle clientele, non sia immune alla corruzione e riconosca nella competizione per il mercato il principale nemico da sconfiggere.

3. IL MINISTRO LUPI AVEVA ANNUNCIATO, PARALLELAMEN-TE ALL'INTRODUZIONE DI SCONTI PER I PENDOLARI, LO STUDIO DI ANALOGHE AGEVOLAZIONI TARIFFARIE PER GLI AUTOTRASPORTATORI. HA PROPOSTE DA AVANZARE PER RIDURRE L'IMPATTO DEI RINCARI DEI PEDAGGI SULLA CATEGORIA DEI TRASPORTATORI?

L'Anas deve rinunciare alla tassa occulta attraverso la quale gli utenti della rete autostradale del centro nord pagano il pedaggio a quelli del Grande Raccordo Anulare di Roma, della Salerno - Reggio Calabria (A3), della Palermo - Catania (A19) e della Palermo - Mazara del Vallo (A29).

È necessario **vincolare i pedaggi autostradali agli investimenti di ogni singola arteria e non dirottare i fondi dalle au-**

tostrade a pagamento verso quelle senza pedaggio.

Invece, dal 2009, con la conversione del decreto legge 78 il canone dovuto dai concessionari all'Anas è stato aumentato incorporandovi un sovrapprezzo sui pedaggi. Tale sovrapprezzo è calcolato sulla percorrenza chilometrica di ciascun veicolo, pari a 3 millesimi di euro a Km per i veicoli leggeri e a 9 millesimi di euro a Km per i veicoli pesanti.

Ulteriori aumenti del canone annuo sono stati decisi nel 2010 e nel 2011, rispettivamente per 1 e 2 millesimi di euro sui veicoli leggeri e 3 e 6 millesimi per quelli pesanti. Tali risorse sono destinate alla manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché all'adeguamento e al miglioramento delle strade e delle autostrade gestite direttamente da Anas. L'operazione ha consentito allo Stato di ridurre i trasferimenti all'Anas.

Ovviamente, gli enti concessionari sono stati autorizzati a recuperare l'importo attraverso l'equivalente incremento della tariffa di competenza. **Se questa non è una tassa occulta in carico soprattutto agli autotrasportatori, non saprei proprio come definirla.**

Premi RCA, la Camera bocchia le norme per la riduzione Prativiera: "No ai carrozzieri convenzionati alle Compagnie"

Il 22 febbraio scorso è entrata in vigore la Legge di conversione del Decreto-Legge "Destinazione Italia". In origine, il provvedimento conteneva una serie di **norme volte a contenere i costi dell'assicurazione RC auto**, poi eliminate dal testo finale.

Le norme sui costi RCA del Decreto governativo hanno, infatti, suscitato non poche polemiche nelle Commissioni alla Camera dei Deputati che l'hanno esaminata, con conseguente bocciatura.

Particolarmente osteggiata è stata la norma in materia di **risarcimento in forma specifica**, che dava alla compagnia assicurativa la facoltà di risarcire i danni a cose effettuando direttamente la riparazione attraverso carrozzerie conven-

zionate, previa riduzione del premio di assicurazione RCA. Le conseguenze di un simile provvedimento?

Secondo molti Deputati, **le compagnie assicurative avrebbero avuto il controllo diretto sulla fase della riparazione degli autoveicoli**, con l'artigiano carrozziere in veste di "terzista" e conseguente riduzione della concorrenza nel settore. In più avremmo assistito ad una riduzione degli standard qualitativi e di sicurezza delle riparazioni, con grave pregiudizio per gli assicurati.

L'**On. Emanuele Prativiera** (in foto sotto), tra i Deputati che hanno contestato la norma ottenendone infine la soppressione, ha rilasciato per TN - TRASPORTONOTIZIE la seguente dichiarazione:



"Con la norma del Decreto 'Destinazione Italia' sulle assicurazioni RCA, gli assicurati avrebbero avuto uno sconto tout court di circa il 5-10 %, a seconda delle condizioni della legge.

I nuovi premi, però, sarebbero stati comunque superiori alla media europea e non avrebbero di fatto garantito agli assicurati alcun vero risparmio.

In più, nessuno ci può impedire di andare da un certo carrozziere piuttosto che da un altro. Non si può arrivare a 'ricattare' un intero Paese sostenendo che questo è l'unico modo che le compagnie assicurative hanno di abbassare i premi RC auto e di cercare di avvicinarli alla media europea. Ciò non sarebbe comunque avvenuto con l'approvazione della norma in questione.

Perciò, il mio gruppo Lega Nord l'ha valutata come una vera e propria 'furbata', che abbiamo contrastato in tutti i modi, coinvolgendo anche il territorio.

Ad esempio, nei nostri consigli comunali in Veneto abbiamo fatto depositare delle mozioni, che sono state votate all'unanimità in molti comuni, proprio contro questa norma, che non andava a risolvere alcunché né a garantire la libertà dei cittadini".

Dakar 2014, emozioni fino all'ultima tappa

Kamaz bissa il titolo 2013, beffa finale per Iveco

Si è svolta tra il 5 e il 18 gennaio scorsi l'edizione 2014 della Dakar, il rally off road più pericoloso al mondo, che per il sesto anno consecutivo ha avuto come teatro i deserti, i terreni accidentati e le montagne del **Sudamerica**.

I piloti delle quattro categorie in gara - auto, moto, quad e truck - hanno corso in condizioni estreme tra Argentina, Cile e Bolivia per oltre 9000 km totali, affrontandosi in tredici tappe.

Durante le due settimane di fuoco si sono contesi la vittoria nella **categoria truck** ben 70 equipaggi, fra cui il team detentore del titolo 2013, capeggiato dal russo Eduard Nikolaev e alla guida di mezzi Kamaz, e la squadra Iveco con capofila l'olandese Gerard De Rooy, vincitore della Dakar 2012.

L'edizione 2014 del rally ha ricalcato sostanzialmente il copione dello scorso anno, quando il team Iveco di De Rooy, protagonista assoluto della prima parte della competizione, si è visto staccare sul finale dall'armata dei russi Kamaz, giunti ad occupare tutti e tre i gradini del podio con i team guidati da Nikolaev, Mardeev e Karginov.

Anche nel 2014, **De Rooy con il suo Iveco Powerstar Torpedo ha dominato la classifica generale per buona parte della gara**, fino alla decima tappa.



L'Iveco Powerstar Torpedo del pilota olandese De Rooy

pa. I giochi si sono riaperti nella seconda metà della Dakar, rendendo ancora più avvincente la già affascinante competizione.

Il più diretto avversario di De Rooy, il russo Andrey **Karginov**, è stato infatti **protagonista di un'incredibile rimonta**, che lo ha visto erodere tappa dopo tappa il ritardo dall'olandese.

Fondamentale è stata l'inaspettata vittoria del pilota russo nella nona tappa, prevista come gara congeniale ai mezzi Iveco per via del terreno sabbioso e ricco di dune. Invece Karginov si è

imposto con la forza, vincendo la terza tappa personale della stagione e strappando a De Rooy quasi venti minuti.

Decisiva è poi stata l'undicesima tappa, quando Karginov è riuscito a completare la rimonta, sorpassando De Rooy nella classifica generale. Per l'olandese, una gomma forata e un ritardo accumulato di quasi otto minuti da Karginov.

Nonostante una splendida dodicesima tappa, che lo ha visto scavalcare le dune di Copiaco e tagliare per primo il traguardo, lasciandosi alle spalle Karginov e gli altri team russi, De Rooy non è riuscito a limare lo svantaggio dalla testa di classifica generale.

La vittoria finale si è giocata nell'**ultima tappa, terminata con un sorprendente colpo di scena**.

A tagliare il traguardo a Valparaiso in Cile, subito dopo il vincitore di tappa - il ceco Ales Loprais, alla guida di un mezzo Tatra - è stato l'Iveco Powerstar Torpedo di De Rooy, capace non solo di recuperare lo svantaggio da Karginov ma di staccarlo di circa quattro minuti nella classifica generale.

Tuttavia, lo scettro della Dakar 2014 non è andato al team Iveco capeggiato dall'olandese, ma proprio al team rivale di Karginov.

Il russo è stato bloccato da un incidente che ha indotto i commissari sportivi



Il team russo Kamaz vincitore della Dakar 2014

a cancellare, come da regolamento, il tempo perso dal pilota per soccorrere una vettura ribaltata che bloccava la strada.

Il **team Kamaz di Karginov** e dei compagni Mokeev e Devyatkin ha così vinto il titolo di **campione della Dakar 2014, davanti al team Iveco di De Rooy** e dei compagni Colsoul e Rodenwald, **a soli tre minuti di distanza** dai russi.

Nonostante un pizzico di delusione per la squadra Iveco, la consapevolezza di aver disputato un'ottima Dakar: "Siamo comunque contenti della nostra seconda piazza - ha commentato De Rooy - Abbiamo disputato una bella gara e abbiamo spinto tutto quello che potevamo. Insomma siamo soddisfatti del nostro lavoro".

Più opaca la Dakar del campione 2013 Nikolaev, perlomeno se paragonata all'impresa dello scorso anno.

Il suo team ha guadagnato un buon terzo posto finale, ma ha fatto registrare un tempo molto distante dai due protagonisti dell'edizione 2014. Il ritardo accumulato dalla vetta è stato di oltre un'ora e mezza.

LA CLASSIFICA FINALE

Team KAMAZ Karginov



Karginov Andrey



Mokeev Andrey



Devyatkin Igor



Team IVECO De Rooy



De Rooy Gerard



Rodewald Darek



Colsoul Tom



Team KAMAZ Nikolaev



Nikolaev Eduard



Rybakov Vladimir



Yakovlev Evgeny



ATTESTAZIONE DI CAPACITA' FINANZIARIA PER AUTOTRASPORTATORI

**INGRANATE
LA MARCIA...
CHIAMATECI E
ASSICURATEVI!**



Corso Soleri 3, 12100 Cuneo
www.assotrasporti.eu

RILASCIAMO ATTESTAZIONI DI CAPACITA' FINANZIARIA

valide per la dimostrazione annuale del
requisito di idoneità finanziaria delle
imprese di autotrasporto di cose e persone per conto terzi.

info@assotrasporti.eu



348.8827231

Il Decreto n. 291 del 25 novembre 2011 ha impartito nuove disposizioni tecniche del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, circa le norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada.

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 LA PAROLA A FRANCESCO MACCACARO, "PADRONCINO" DI VERONA OPERANTE NEL NORD-EST: "NOI TRASPORTATORI SIAMO LA BANCA DEI COMMITTENTI!"

Sono titolare di un'azienda mono-veicolare che trasporta prodotti alimentari.

Pur provenendo da una famiglia di trasportatori (lo erano già mio nonno e mio papà), ho cominciato da zero nel 1997. All'epoca facevo viaggi a livello nazionale, soprattutto al Centro-Nord, mentre ora mi sposto solo più al Nord-Est, tra Udine, Venezia, Treviso, fino a Brescia.

Ho iniziato a sentire la crisi vera nel 2011-2012, quando il lavoro ha iniziato a calare in maniera notevole. Ora solo più al Nord-Est riesco ad avere le commesse, relative alla grande distribuzione.

Aggiungiamo anche il fatto che io lavoro con una motrice, mentre oggi la tendenza è di affidare le consegne soprattutto ai "bilici", per contenere i costi. In altre parole, se fino a qualche anno fa il lavoro di un "bilico" era di una consegna o al massimo due, adesso gli fanno fare anche tre o quattro consegne. Questo ovviamente accade a scapito dei lavori con motrice, solitamente utilizzata per effettuare più consegne.

Dunque, **il lavoro è calato non solo in termini di produzione e vendita, ma anche perché parte del nostro lavoro con motrice viene assorbita dai trasporti con "bilico"**.

In più, oggi **l'unico imperativo della committenza è contenere le spese** a qualsiasi costo. Per cui, i committenti fanno fare sovraccarichi, chiedono lavoro al primo che passa, si disinteressano alle garanzie di puntualità o di salvaguardia della merce, pur di ridurre il più possibile il costo del trasporto.

Il problema maggiore, che emerge anche confrontandomi con alcuni miei colleghi, è che **non abbiamo potere contrattuale**. Non possiamo che accettare il prezzo che i committenti ci offrono, senza poter dire "ma", "è poco", "non va bene". Non abbiamo alternative, perché ad un nostro "no" perderemmo il lavoro, saremmo subito rimpiazzati da altre aziende di trasporto, disposte ad accettare le loro tariffe. Non c'è alcuna possibilità di trattativa, **la committenza paga quello che vuole, quando vuole e come vuole**. E così viaggiamo tutti sotto i costi minimi.

L'unica possibilità sarebbe che ci fossero delle leggi che venissero fatte rispettare, perché il pagamento a 30 giorni è già legge, ma i controlli e le sanzioni dei committenti inadempienti non hanno alcuna efficacia. **Il rispetto dei tempi di pagamento non c'è nei fatti**.

Personalmente, riesco ad essere pagato



solo intorno a 100-110 giorni, e continuando a telefonare a fine mese. Oggi, a marzo, devono ancora pagarmi una fattura di novembre! Così finisco per fare da banca alla committenza, devo andare avanti con gli anticipi fatture, tra molte spese - dal gasolio all'autostrada - tutte da pagare entro 30 giorni.

Certo, nessuno ha la bacchetta magica per dare soluzione ai problemi dell'autotrasporto, ma in fondo basterebbero poche semplici cose. In particolare, **se ci fossero pagamenti certi da parte della committenza, un 50-60% delle difficoltà della nostra categoria verrebbero risolte**.

Purtroppo, però, non c'è nessuno che ci tuteli. **L'Albo dell'autotrasporto non ci dà supporto**, non fornisce consulenza né tutela, non ci informa delle normative di legge e non ci dà avvisi di variazioni. Soprattutto, non prende in mano la situazione per assicurare il rispetto dei pagamenti da parte della committenza!

Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente? Avete proposte al riguardo?

Raccontate la vostra esperienza!

Contattate l'associazione ASSOTRASPORTI!

Telefono: 348 8827231 - Email: info@assotrasporti.eu



“dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano”

MISSIONE

ASSOTRASPORTI si impegna quotidianamente e in modo innovativo per:



dare voce e spazio agli autotrasportatori come te che vogliono impegnarsi attivamente per la soluzione delle problematiche del comparto e della propria azienda



rappresentare, insieme agli autotrasportatori come te, la categoria presso le autorità, le organizzazioni e gli enti preposti



promuovere, grazie anche al tuo contributo, ogni iniziativa utile a ridurre i costi e aumentare i ricavi delle aziende di autotrasporto

ATTIVISMO

ASSOTRASPORTI CERCA DIRIGENTI IN TUTTA ITALIA

per costruire una squadra composta da chi, come te,
vive sulla propria pelle i problemi dell'autotrasporto

ASSOTRASPORTI ASCOLTA LE TUE PROBLEMATICHE

e le esigenze delle aziende di autotrasporto nella tua provincia
per trasmetterle alle istituzioni

ASSOTRASPORTI TI COINVOLGE ATTIVAMENTE

portandoti ai tavoli con gli enti e le istituzioni competenti

FAI SENTIRE LA TUA VOCE!

PRENDI PARTE AL RINNOVAMENTO!

BENI E SERVIZI

ASSOTRASPORTI STIPULA CONVENZIONI E ACCORDI

con officine meccaniche, carrozzerie, elettrauto, gommisti,
impianti di carburanti locali, compagnie assicurative e altro ancora,
per offrire agli associati una sempre più vasta gamma di beni e servizi

ALLE MIGLIORI CONDIZIONI DI MERCATO

Risollevare l'autotrasporto italiano?

Serve il contributo diretto e attivo dei trasportatori!

Un programma attento alle reali esigenze della categoria, cui punta a dare soluzioni concrete e realizzabili.

Un programma che si fonda sull'impegno di dare voce agli autotrasportatori e di condurli nelle sedi istituzionali competenti con le proprie istanze e richieste, frutto di un'esperienza autentica delle problematiche, supportate in modo costruttivo dalle proposte formulate da professionisti ed esperti convenzionati sull'intero territorio nazionale.

È questo **il programma che Assotrasporti ha presentato lo scorso 11 febbraio al Ministero dei Trasporti**, alla presenza dell'allora Sottosegretario ai Trasporti Rocco Girlanda.

La delegazione Assotrasporti recatasi al Ministero, guidata dal Presidente nazionale Secondo Sandiano e dal Segretario nazionale Aurelio Prisco, si componeva di due autotrasportatori - la cuneese Maria Basso e il vicentino Gianni Toldo - e di un commercialista, il palermitano Vincenzo Petracca, fra i professionisti convenzionati all'Associazione che supportano i soci nell'analisi delle problematiche e nella proposta di soluzioni.



La delegazione Assotrasporti al Ministero dei Trasporti durante l'incontro con il Sottosegretario Rocco Girlanda

La delegazione ha illustrato al Sottosegretario Girlanda la piattaforma programmatica Assotrasporti contenente una prima serie di proposte di riforma per consentire all'autotrasporto di superare la perdurante crisi.

Nella pagina a fianco sono elencati in sintesi i punti del programma discussi nel primo incontro del tavolo bilaterale Assotrasporti-Governo.

Commentate le istanze una ad una, Assotrasporti ha proposto di concordare un calendario di incontri in cui approfondire i temi introdotti e portare le **ulteriori proposte in corso di elaborazione da parte dei soci, assistiti dai professionisti ed esperti del settore.**

Quale metodo migliore di raccogliere richieste e proposte della base, se non ascoltando direttamente i trasportatori nel corso di assemblee sul territorio? È proprio questa la linea scelta da Assotrasporti, che - insieme con l'Associazione Azione nel Trasporto Italiano - sta partecipando ad eventi e **riunioni, come quella di Vicenza dello scorso 2 marzo**, organizzata da autotrasportatori e autisti autonomi.

Trasportatori portati da Assotrasporti ai tavoli istituzionali. L'incontro con il Sottosegretario Girlanda non è un caso isolato, bensì una pratica consueta e consolidata di Assotrasporti.

Così, alla riunione del 19 febbraio scorso del **Tavolo tecnico di monitoraggio e concertazione del SISTRI al Ministero dell'Ambiente**, Assotrasporti - ammessa al Tavolo nel dicembre 2013 - ha portato in delegazione anche un'autotrasportatrice, la cagliaritano Cristiana Vinci.

Il 18 marzo scorso, alla **riunione al Ministero dei Trasporti sul calendario 2014 dei divieti di circolazione**, ha partecipato con il Presidente Assotrasporti Sandiano un'autotrasportatrice laziale, Flavia Nusilli.

Durante tale incontro, **Assotrasporti ha riproposto e ampliato il 13° punto del suo programma** (si veda pagina a fianco), **chiedendo di ampliare la deroga al divieto di circolare** che ad oggi riguarda i veicoli che, rientrando in sede su tratte non autostradali, si trovino ad una distanza inferiore a 50 km dalla sede stessa a decorrere dall'orario di inizio del divieto.

Assotrasporti propone di estendere tale deroga:

- per il rientro del veicolo *anche alla residenza del conducente*;
- per una distanza di *almeno 100 km dalla sede dell'impresa o dalla residenza del conducente*, a decorrere dall'orario di inizio del divieto;
- alla percorrenza *anche di tratti autostradali*;
- limitatamente alle suddette ipotesi *anche al termine del riposo giornaliero*.

Alle pagine 38-39 trovate il resoconto dell'assemblea di trasportatori a Vicenza

È durante incontri come questo che Assotrasporti ha modo di raccogliere reclami e idee dei trasportatori, per inserirle nel programma da sottoporre all'attenzione delle Istituzioni, dalla scuola professionale per autotrasportatori e autisti alla proposta di portare in cabina politici e forze dell'ordine, per far comprendere loro le molte problematiche di chi ci vive per lavoro.

CALENDARIO INCONTRI ASSOTRASPORTI - AZIONE NEL TRASPORTO ITALIANO

I prossimi incontri sul territorio di Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano si terranno a **Frosinone** il 31 marzo, a **Montecchio Maggiore (VI)** il 12 aprile e a **Lomazzo (CO)** il 13 aprile. Dopo una sospensione per le festività pasquali, gli incontri riprenderanno per coprire tutte le province d'Italia. Il primo sarà a **Lamezia Terme (CZ)** tra fine aprile e inizio maggio.

Dalle istanze della base il programma Assotrasporti

- 1) Concertazione e approvazione, in piena trasparenza e secondo un iter democratico, di una nuova normativa di **RIFORMA DELL'ALBO AUTOTRASPORTO**. La recente riforma dell'Albo è stata, invece, redatta senza coinvolgere le piccole Associazioni di categoria o le commissioni parlamentari, per poi essere inserita inspiegabilmente in una legge di manovra finanziaria quale la Legge di Stabilità 2014.
- 2) Contrasto dell'**INTERMEDIAZIONE PARASSITARIA E ABUSIVA** ("bagarinaggio") riscontrata fra molte delle imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori, tramite l'istituzione di una "sezione speciale intermediari" dell'Albo in cui iscrivere le imprese che effettuano attività di intermediazione nel trasporto in misura percentuale superiore al 30% del fatturato totale o che sono prive di veicoli intestati.
- 3) Destinazione dei **FONDI PUBBLICI PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE** nel settore dell'autotrasporto ai corsi di formazione, svolti da enti abilitati, di natura obbligatoria, ossia ai corsi per l'accesso alla professione di autotrasportatore e per l'acquisizione e il rinnovo dei titoli obbligatori per poter esercitare l'attività di autotrasporto (CQC, ADR, ecc.).
- 4) Recupero delle **ACCISE SUL GASOLIO** direttamente in sede di fatturazione per coloro che utilizzano le convenzioni tramite carte petrolifere;
- 5) Riduzione dei **COSTI DEI CONTRIBUTI** versati dalle Aziende di autotrasporto, mediante la creazione di fasce agevolate;
- 6) Costituzione di un **TAVOLO PERMANENTE DEI TRASPORTI** in cui far sedere gli operatori del trasporto merci su gomma, i costruttori e i player del trasporto merci via ferrovia, nave e aereo - sul modello del tavolo organizzato da Assotrasporti in occasione del Move.App Expo di Milano nell'ottobre 2013 - per individuare soluzioni a 360 gradi per la ripresa e il rilancio del settore
- 7) Contrasto alla **CONCORRENZA ESTERA SLEALE** causata dall'abuso di trasporto merci in regime di cabotaggio, anche mediante l'abolizione della tassa di circolazione per i veicoli nazionali destinati al trasporto di cose;
- 8) Contenimento del continuo aumento dei **PEDAGGI AUTOSTRADALI**, causato dal calcolo unitario dei fondi per la manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le concessionarie nazionali gestite da Anas, mediante l'introduzione di una tariffazione autostradale proporzionale alle singole tratte e alle misure di manutenzione o investimento ad esse relative;
- 9) Convocazione degli organi previsti della **CONVENZIONE INTERNAZIONALE** (ITF - CEMT) per individuare soluzioni volte a riequilibrare l'attuale situazione che vede il trasportatore straniero prevalere sull'Azienda di trasporto italiana;
- 10) Determinazione di una tariffa convenzionata ed equa per il **RECUPERO DEI VEICOLI IN PANNE IN AUTOSTRADA**;
- 11) Costituzione di un **TAVOLO DI LAVORO ASSOCIAZIONI - FORZE DELL'ORDINE**, in cui rivedere i criteri di controllo e formulare apposite istruzioni per i controlli da effettuare sulla documentazione degli autotrasportatori stranieri;
- 12) Studio e applicazione di apposite agevolazioni in tema di **LAVORO USURANTE** per la categoria dell'autotrasporto di cose, sia per i dipendenti sia per i titolari o soci che guidano personalmente;
- 13) Revisione dei **DIVIETI DI CIRCOLAZIONE**, introducendo una fascia di tolleranza per consentire agli autisti il rientro in sede qualora in prossimità (si veda il riquadro nella pagina a fianco per maggiori dettagli).

**COSA NE PENSATE? VORRESTE CONOSCERE PIÙ IN DETTAGLIO IL PROGRAMMA?
AVETE IDEE DA PROPORRE E ISTANZE DA PRESENTARE? CONTATTATE ASSOTRASPORTI!**

Telefono: 348.8827231 - Email: info@assotrasporti.eu

IL VIAGGIO A PUNTATE SULLA SICUREZZA STRADALE

Sesta puntata del viaggio dedicato all'affascinante mondo della revisione e ai principi della sicurezza apportata sui mezzi per una corretta circolazione stradale



GIULIANO LATUGA

Perito Industriale specializzato in Meccanica di precisione. È stato Vicepresidente dell'associazione Ascar, referente nazionale per gli allestimenti di veicoli con delega agli aspetti tecnico-normativi. Dal settembre 2006 è Presidente pro tempore di A.Na.Tu (Associazione Nazionale Tuning) e F.I.T.S. (Federazione Italiana Tuning Sportivo). Tra le sue consuete attività c'è l'organizzazione di corsi di formazione per centri di revisione e responsabili tecnici. È Direttore responsabile della rivista Incognita Motorizzazione.

DA AUTOVETTURA CATEGORIA M1 A TRUCK E PUBBLICAR CATEGORIA N1: LE TRASFORMAZIONI DI AUTOVETTURE PER USI AZIENDALI

- PRIMA PARTE -

Tutti i titolari di impresa conoscono cosa significa **trasformare un'autovettura in autocarro ai fini del proprio uso aziendale**.

Tutti sanno che l'autovettura intestata ad un'impresa è soggetta ad un **trattamento fiscale cosiddetto forfettario** che, con i recenti aggiornamenti di aliquota apportati dal Governo Monti nel 2013, è diventato un abbattimento di imponibile davvero risibile.

A conti fatti si può affermare che l'autovettura aziendale è un puro costo per l'impresa e quindi sin dal lontano 1978 ci si è accorti che trasformando una vettura in autocarro il risparmio fiscale di quest'ultimo aumentava notevolmente la percentuale di risparmio nei propri bilanci al momento dell'acquisto di questo bene mobile.

Da allora un numero sempre maggiore di imprese e, per assurdo, di professionisti (come direbbe Di Pietro: che ci azzecca un trasporto di merci con l'attività di un professionista?), ha intrapreso la strada di trasformare la propria vettura aziendale in autocarro.

Le imprese, nel 1998, hanno scoperto che era possibile ottenere gli stessi risultati fiscali degli autocarri con le trasformazioni delle vetture in veico-

li ad uso speciale ed in particolare ad **uso ufficio** ed **uso pubblicitario**, questi ultimi realizzati a Bologna per la prima volta su delle **Smart** e chiamati **Pubblincar** (definiremo di seguito con questo termine un autoveicolo ad uso speciale ad uso pubblicitario meglio definito alla lettera q dell'articolo 203 del Regolamento di attuazione al CDS: auto pubblicitarie e per mostre pubblicitarie purché provviste di carrozzeria apposita

che non consenta altri usi e nelle quali le cose trasportate non abbandonino mai il veicolo).

Trasformazione resa necessaria agli inizi della Smart che veniva tutta pubblicizzata (vedi l'articolo 57 Regolamento al CDS) e che una recente sentenza del Tribunale di Bologna ha considerato idonea.

Ricordiamo che **Pubblincar è un marchio di un prodotto registrato in copyright da Businesscar.it**.

Da fine 2006 le cose sono cambiate in modo radicale e oggi i consulenti delle imprese, spesso rassegnati, suggeriscono soluzioni estemporanee come il solo **rimborso chilometrico**.



Smart con allestimento Pubblincar fine anni '90

Abbiamo studiato la normativa e fissato le **tre tappe** da rispettare per giungere al traguardo della nostra scalata.

A partire da questo numero e nei due successivi, ci occuperemo del percorso da seguire per non correre rischi inutili, esaminando nei dettagli:

- **verifiche delle normative tecniche** (Codice della Strada e regolamenti comunitari);
- **verifiche della rispondenza di veicoli N1 ai fini fiscali** (Decreto Dirigenziale UdE dicembre 2006);
- **detrazione 100% dell'Iva e deduzione al 100% dell'imponibile** (Legge Finanziaria 2008).

Giunti alla meta, ecco gli altri aspetti che tratteremo: come si fa e quanto costa, chi può trasformare e a chi conviene, i limiti all'uso, il sistema pro rata, vantaggi fiscali e assicurativi, trasformare al contrario e infine i pick-up, che sono autocarri a tutti gli effetti.

TAPPA 1

VERIFICHE DELLE NORMATIVE TECNICHE (Codice della Strada e regolamenti comunitari)

Entrando più nello specifico dello sviluppo normativo comprenderemo meglio la differenza di applicazione delle norme di riferimento e le **opportunità** che sono disponibili per le auto aziendali.

Le **normative tecniche** per la verifica del passaggio di categoria (che si effettua alla motorizzazione), oggi, rispetto a quelle fiscali, sono totalmente separate.

Prima vediamo quelle che regolano le

modalità che consentono queste trasformazioni dal punto di vista tecnico-burocratico e poi quelle che hanno modificato il trattamento fiscale e la loro detraibilità e deducibilità.

Da un punto di vista tecnico le norme oggi sono determinate dal recepimento nel nostro Codice della Strada delle Direttive e dei Regolamenti europei di merito.

Le norme del CDS stabiliscono che le **autovetture** sono veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo nove posti, compreso quello del conducente; come previsto dall'articolo 54 lettera a) del CDS, e devono rispondere alle caratteristiche tecniche stabilite per gli autoveicoli di **categoria internazionale M1** (come anche riportato all'indice J) della sua carta di circolazione europea.

Le stesse norme stabiliscono che gli

autocarri sono veicoli destinati al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse; sempre in base all'articolo 54 lettera d) del CDS.

Lo stesso articolo alla lettera g) definisce gli **autoveicoli per uso speciale** che sono veicoli caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature e destinati prevalentemente al trasporto proprio. Su tali veicoli è consentito il trasporto del personale e dei materiali connessi col ciclo operativo delle attrezzature e di persone e cose connesse alla destinazione d'uso delle attrezzature stesse.

Gli autocarri e gli autoveicoli ad uso speciale pubblicitario devono rispondere alle caratteristiche stabilite per gli autoveicoli di **categoria internazionale N1**.



La Mitsubishi ASX rientra nella categoria internazionale M1

Subblycar

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

Info

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

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

Se un veicolo di categoria M1 soddisfa le seguenti condizioni:

i) il **numero di posti a sedere**, escluso quello del conducente, **non è superiore a 6**; un «posto a sedere» è determinato dalla presenza sul veicolo di ancoraggi «accessibili» dei sedili; per «accessibili» s'intendono gli ancoraggi che possono essere utilizzati. Per evitare che gli ancoraggi siano «accessibili», il costruttore deve impedirne materialmente l'uso, ad esempio coprendolo con piastre saldate o altri dispositivi fissi simili che non possano essere rimossi con gli attrezzi normalmente in uso;

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

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

M = massa in ordine di marcia, in kg

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

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

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

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

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



Mitsubishi ASX. Può essere agevolmente trasformata in autoveicolo per uso speciale, in categoria N1

ria) per il veicolo nuovo in disponibilità presso il concessionario.

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

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

Nel caso si proceda alla **trasformazione in unico esemplare da autovettura in autocarro** è necessario installare una **apposito divisorio fisso e rigido**, nelle modalità stabilite da un apposito Decreto Ministeriale.

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

Questa trasformazione si è resa necessaria anche in forza delle prescrizioni stabilite dall'Articolo 57 (Pubblicità sui veicoli) del Regolamento di attuazione

al CDS (riferimento all'art. 23 CDS):

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

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

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

Una variante della Pubblica è la Tecnologycar, anche questo un marchio registrato dal gruppo Businesscar, che identifica un autoveicolo ad uso speciale per uso laboratorio mobile o con apparecchiature mobili di rilevamento (articolo 203 lettera h, autoveicoli attrezzati quali laboratori mobili del Regolamento di attuazione al CDS).

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

Sul prossimo numero ci concentreremo sulla seconda tappa: verifiche della rispondenza di veicoli N1 ai fini fiscali.

Per maggiori informazioni:

***Businesscar.it* Gli specialisti Automotive**

FP S.r.l. Via E. Mattei 48/E, 40138 Bologna

Telefono: 051 6014990 - Fax: 051 6013599 7

Email: info@businesscar.it - Web: www.businesscar.it

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

La nostra rivista si avvale e mette a disposizione, in collaborazione con CTS (Consulting Team Service), una squadra di consulenti di assoluto livello.



Dr. AURELIO PRISCO

QUALITÀ TRASPORTI

È Assessor dei modelli per l'Eccellenza Aziendale (EFQM - PQI - INNOVAZIONE) e ha partecipato dal 1997 a tutte le edizioni nazionali dei premi. È Lead auditor abilitato dal Ministero dei Trasporti (delibera 16/07 del 30 maggio 2007) per la certificazione del sistema di qualità ai fini della sicurezza nel trasporto dei prodotti agroalimentari. Dal 2000 svolge l'attività di libero professionista nella consulenza operante nel campo dell'Organizzazione Aziendale e dei Sistemi di Gestione. È Lead auditor di un prestigioso ente di certificazione nei settori logistico e agroalimentare.

ISO 9001

NEL 2015 NUOVA EDIZIONE DELLA NORMA

È prevista entro settembre 2015 la pubblicazione della **nuova edizione della norma ISO 9001**, la più diffusa sui sistemi di gestione. Sono due i momenti base che segneranno la pubblicazione della nuova edizione della norma, che vedrà la luce dopo sette anni dalla pubblicazione della ISO 9001:2008.

Entro il mese di marzo del 2014, la nuova edizione della norma ISO 9001 dovrebbe infatti essere portata allo stadio di ISO/DIS (Draft International Standard) la cui valutazione, se dovesse avere esito positivo, la promuoverebbe a **Final Draft (ISO/FDIS)** già **nei primi mesi del 2015**.

Le novità presenti nella nuova edizione 2015 della norma ISO 9001 introdurranno, tra l'altro, delle innovazioni importanti anche alla luce dei mutamenti economici verificatisi a livello mondiale negli ultimi anni.

Tra le novità più significative, infatti, indichiamo:

- **semplificazione burocratica;**
- introduzione di un **concetto di qualità responsabile;**
- **analisi dei rischi da parte delle organizzazioni.**

La nuova edizione della norma sarà quindi più semplice e chiara, facilmen-

te comprensibile, più breve ed essenziale

Una delle maggiori difficoltà che il Comitato Tecnico ISO si troverà ad affrontare nel stilare la ISO 9001 sarà quella di **allineare al massimo la nuova versione con le norme che regolano**

altri sistemi di gestione. Il tutto, naturalmente, nell'ottica di favorire sempre più i sistemi integrati.

Quando il nuovo standard sarà pubblicato, nei primi mesi del 2015, **ci impegneremo a fornire alle aziende del settore trasporti tutti i dettagli per il passaggio alla nuova edizione.**

Forniremo le informazioni per aiutarle nell'implementazione dello standard e a comprenderne pienamente i benefici.





Avv. GIORGIO PASETTI

L'OPINIONE

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

TRASPORTI "IN TERRA, IN CIELO, IN MARE" - SECONDA PARTE -

Negli anni successivi agli eventi bellici la classe politica era consapevole che l'Italia, quale Stato partecipe alla prevista unità economica europea, doveva avvalersi di una rete di trasporti di persone e cose che rendessero il territorio percorribile in tempi adeguati alle esigenze della seconda metà del secolo, tramite direttrici di collegamento delle regioni.

Le nuove autostrade dettero un impulso determinante alla ricostruzione dell'economia ed allo sviluppo del benessere del quale, sia pur con gradualità, poterono avvalersi gli italiani in quegli anni, chiamati del "miracolo economico".

Oggi **qualunque iniziativa con la quale si cerchi di promuovere le opere che costituiscono le infrastrutture per lo sviluppo di una rete di trasporti adeguata ai nuovi tempi**, per una migliore espansione dei traffici verso l'immenso mercato della Comunità europea, del quale l'Italia può costituire la naturale testa di ponte, oltre che verso i paesi dell'est, **viene pervicacemente intralciata e combattuta**, in una miope ottica dell'oggi che ritiene di poter ignorare il domani.

In pochi decenni l'intera politica dei trasporti che aveva portato l'Italia in situazione di avanguardia, anche internazionale, "in terra, in cielo ed in mare", è stata sostanzialmente distrutta.

Le grandi compagnie di navigazione quali la Tirrenia, l'Italia Navigazione, il Lloyd Adriatico, sono un ricordo. Fondamentali linee crocieristiche sono passate in mani estere.

Un gigante dei cieli quale era l'Alitalia sopravvive ridotta a limitati percorsi nazionali, ed ignoriamo se potrà ancora esistere, sia pur guidata, o forse assorbita, dalla direzione di altre compagnie europee, o forse anche asiatiche.

I dissesti del trasporto ferroviario sono all'ordine del giorno, sì da suscitare periodicamente le proteste degli utenti, e

occupazioni dei binari.

Analogamente anche i trasporti di persone nell'ambito urbano subiscono progressive abolizioni di percorrenze, riduzione della frequenza dei servizi e scioperi dei conducenti, che si traducono in gravi disagi per i cittadini, con perdite per gli stessi di ore di lavoro.

Taluno, talora, riproposta, come se trattasse di soluzione realizzabile con bacchetta magica, la sostituzione del trasporto merci su strada con il trasporto su rotaie e lungo le così dette "autostrade del mare".

Nel corso di un convegno svoltosi a Genova, un noto armatore espresse la propria accondiscendenza a tale progetto, precisando peraltro che lo Stato avrebbe dovuto intervenire con sostanziosi finanziamenti di sostegno, l'entità dei quali, sarebbe tale da rendere economicamente non conveniente una tale alternativa che prescinde dalla esigenza della velocizzazione delle consegne.

Da sempre siamo tutti consapevoli che

Trovate la prima parte dell'articolo sullo scorso numero del TN - TRASPORTONOTIZIE

Ve lo siete persi? Scaricate la rivista dall'Archivio online su trasportonotizie.com o richiedeteci l'invio gratuito della rivista cartacea!

Tel. 0171 412816

Email: info@dgconsulting.it

una soluzione alternativa al trasporto su strada, tramite un ipotetico incremento del trasporto ferroviario, anch'esso attualmente in profonda crisi, comporterebbe una tale mole di investimenti da essere totalmente utopistica.

Ma allorché, nell'interesse dell'intera economia, si chiede una razionalizzazione e modulazione degli interventi per il trasporto su strada, anche nella sussistenza della necessità



della traslazione quotidiana delle merci quale vitale necessità per la popolazione, ed indispensabile per la continuità dei commerci e della operatività quotidiana della miriade delle piccole imprese operanti nel contesto urbano, viene sollevato lo spettro dell'inquinamento, senza, peraltro, la presentazione di alcuna alternativa realistica, che consenta di "aprire la strada" per superare la stagnazione della produzione e dei consumi.

In tale situazione non è possibile che, nonostante le sollecitazioni degli operatori dell'autotrasporto, finora contenute a livello di moderate contestazioni, la classe politica non si renda conto della necessità di una **urgente, improrogabile ed approfondita programmazione complessiva e correlata dei trasporti nazionali "per terra, per cielo e per mare"** che renda possibile una lungimirante strategia con la partecipazione dei più autorevoli e consapevoli esponenti dei settori, la competenza dei quali consegue dall'essere effettivi operatori del mercato e quindi consapevoli delle realtà dei problemi e propositori di realistiche soluzioni che consentano di arrestare i dissesti che, di anno in anno, si fanno sempre più imponenti, fino a travolgere, direttamente, o di riflesso, i più rilevanti settori dell'economia nazionale.

Sono ormai maturi i tempi per coinvolgere i mezzi informativi - e formativi - della opinione pubblica, sì che la situa-

zione suesposta diventi per la stessa argomento di dibattito continuativo sui più importanti organi di stampa e reti televisive, in luogo delle usuali diatribe quotidiane di sola politica partitica, sì da diffondere fra la società una consapevole cultura sui problemi dei trasporti e rendendola partecipe degli effetti che si ripercuotono quotidianamente sulla vita di ognuno di noi, anche se dibattuti dalla sola stampa del settore, diffusa usualmente fra i soli appartenenti allo stesso.

Oggi l'azione delle Organizzazioni sindacali della categoria, siano esse espressioni dei titolari delle imprese, o dei lavoratori che nelle stesse operano, devono essere in via principale rivolte non solo e non tanto nell'ambito di un confronto nell'ambito dei diretti interessati, quanto nel promuovere la consapevolezza della società italiana di come la stessa ne venga coinvolta, non avendo ancora, purtroppo, una chiara visione della drammaticità di una situazione che, giorno per giorno, coinvolge l'intera popolazione attiva: imprenditori, dipendenti, operatori autonomi.

Poiché i trasporti interferiscono globalmente sulla vita sociale, economica e lavorativa della nazione, si tratta di essere coscienti che, **al di là di soluzioni tampone con effetti di breve durata, occorre agire legislativamente sulle notevoli incidenze che le imposte ed altre esazioni quali quelle autostra-**

dali determinano sull'autotrasporto, per poter realizzare decrementi di costi, i quali gravando su un servizio reso per l'intera collettività, consentirebbero una minore incidenza sui prezzi finali delle merci, favorendo i consumi.

La razionalizzazione delle interazioni sussistenti fra le tre modalità di trasporto, richiedono coordinati approfondimenti, oggi non sussistenti e comunque non realizzabili da operatori a tavolino.

Ma tali prospettazioni non possono essere solo tema di volenterosi convegni territoriali, promossi, anche recentemente, dai più consapevoli, ma devono investire, quale tema primario di rilievo nazionale, la classe politica in un impegno legislativo che dovrebbe, di per sé, essere unanimemente condiviso dalla stessa, prescindendo dall'appartenenza ai diversi partiti politici.

Per ottenere tale risultato occorre il totale e massimo impegno di tutti gli operatori dei settori del trasporto, che consentono l'operatività quotidiana di tutta l'imprenditoria italiana.

2000 anni fa si affermava: "tutte le strade conducono a Roma", allora centro del potere dell'Impero, ma ancor oggi, le azioni della categoria devono convergere verso Roma, centro di quel potere legislativo che, attraverso i meccanismi elettorali previsti dalla Costituzione consentono la promozione di normative indirizzate dalla volontà dei cittadini.



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.

I COSTI MINIMI

Si ritiene importante segnalare, dedicando successivi approfondimenti, una vera e propria rivoluzione che riguarda i diritti dei trasportatori per conto terzi. Tale novità è rappresentata dalla previsione per legge dei cosiddetti "costi minimi".

Dal 13 giugno del 2013 tutti i trasporti stradali nazionali ed internazionali devono infatti rispettare un costo minimo

di sicurezza che sarà stabilito e aggiornato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Se fino al 12 giugno del 2013 l'obbligo vigeva solamente per i contratti verbali, ora **i committenti degli autotrasportatori in conto terzi dovranno applicare il regime dei costi minimi anche per i trasporti effettuati con contratto scritto.**

A ciò fanno eccezione i trasporti gior-

nalieri sotto i 100 km che dal 13 agosto 2013 possono subire deroghe.

La *ratio* della legge è chiara: per ogni tipo di servizio la tariffa dovrà avere un importo non inferiore alla cifra indicata dai costi minimi di sicurezza pubblicati mensilmente dal Ministero dei Trasporti.

I committenti che riconosceranno agli autotrasportatori valori inferiori ai costi minimi di sicurezza potranno subire azioni legali con le quali si richiede la corresponsione del pagamento della differenza tra quanto effettivamente

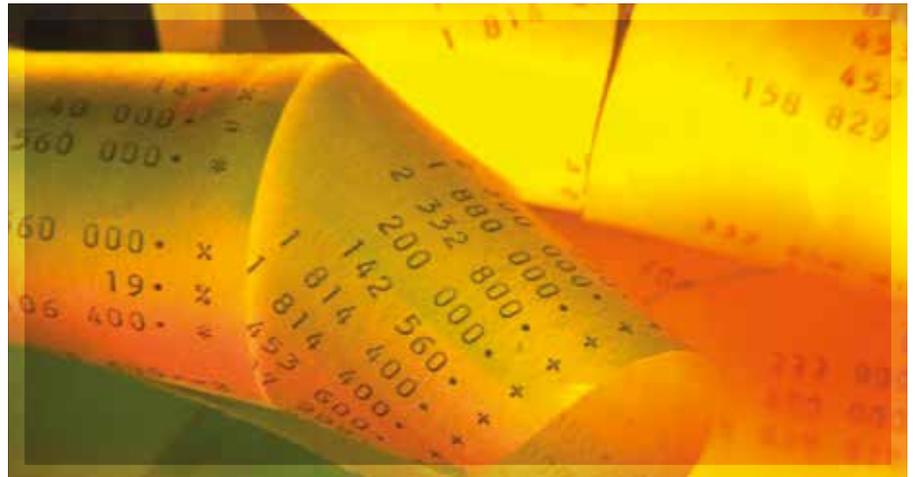
fatturato e quanto sarebbe previsto dalle tabelle ministeriali.

Inoltre i soggetti della filiera del trasporto che non rispettano la normativa rischieranno la sanzione dell'esclusione fino a 12 mesi di benefici finanziari, previdenziali e fiscali, nonché l'esclusione fino a sei mesi dall'affidamento di appalti pubblici.

Interessante che ai sensi di legge l'azione prevista in favore degli autotrasportatori per conto terzi si prescrive da uno a cinque anni.

Si ritiene ancora utile ricordare che, in caso di violazione delle disposizioni, la normativa prevede due ipotesi sanzionatorie di natura amministrativa nei confronti del committente.

Quest'ultimo, in caso di contratto stipulato con l'autotrasportatore in forma orale, incorre in una sanzione di importo pari al doppio della differenza tra



quanto fatturato e quanto dovuto sulla base delle tabelle ministeriali. Sempre a carico del committente, sia nell'ipotesi di contratto scritto sia nell'ipotesi di contratto verbale, una sanzione di importo pari al 10% dell'importo della

fattura, comunque non inferiore a euro 1.000,00.

Nei prossimi numeri sarà importante riportare gli orientamenti della giurisprudenza di merito che sta decidendo i primi ricorsi.



MASSIMO LEUCI

PRATICHE AUTO

Vanta una trentennale esperienza nel campo. È titolare di agenzia di pratiche auto. Consulente in materia di autotrasporto, opera sul territorio piemontese e ligure.

SISTRI, ATTIVO SOLO SULLA CARTA TRA CONTINUE MODIFICHE NORMATIVE

L'epopea SISTRI continua. Il regime normativo in tema di tracciabilità elettronica dei rifiuti resta ancora poco chiaro, nonostante il sistema sia operativo per legge dallo scorso

ottobre per gli enti e le imprese che raccolgono o trasportano rifiuti pericolosi a titolo professionale e dallo scorso 3 marzo anche per i produttori iniziali di rifiuti pericolosi.

Nelle ultime settimane sono state introdotte nuove modifiche al SISTRI, che hanno creato non poca **confusione tra gli operatori del settore**. Prima il Decreto Milleproroghe, che ha fatto slittare al 2015 l'applicabilità delle sanzioni per violazioni al SISTRI, poi l'annuncio del nuovo Ministro dell'Ambiente Gianluca Galletti di un Decreto di semplificazione e restrizione dell'ambito di applicazione del SISTRI.

Più precisamente, il Decreto-Legge 150/2013 (cosiddetto **Milleproroghe**), convertito in legge lo scorso 26 febbraio, all'articolo 10 ha di fatto congelato il SISTRI sino alla fine del 2014.

Dispone infatti la simultanea validità ed applicabilità dei due sistemi di tracciabilità dei rifiuti speciali o pericolosi - quello tradizionale cartaceo e quello telematico del SISTRI - "fino al 31 dicembre 2014", anziché "nei dieci mesi successivi alla data del 1° ottobre 2013" ossia fino a luglio 2014, come prevedeva il Decreto-Legge 101/2013.

Per tutto il 2014 continueranno così ad applicarsi, accanto al neovigente sistema di tracciabilità elettronica, gli



adempimenti e gli obblighi del classico sistema di registrazione cartacea (formulario di identificazione rifiuti, registro di carico/scarico e MUD) e **i produttori e trasportatori che non adempiono agli obblighi del SISTRI**, sostituendo i formulari su carta con dispositivi elettronici (chiavetta USB e Black Box), **non**

incomberanno in sanzioni. Insomma, il SISTRI stenta a decollare e la sua attivazione resta "virtuale".

In più, il neo Ministro Galletti ha annunciato il varo a breve di un nuovo provvedimento con cui il Governo apporterà alcune correzioni al sistema vigente e porrà rimedio alle difficoltà lamentate

dagli operatori, in particolare dai piccoli produttori di rifiuti.

Secondo quanto annunciato da Galletti, **il nuovo provvedimento esenterà** dall'iscrizione al SISTRI e dal rispetto dei connessi obblighi le imprese e gli enti **produttori iniziali di rifiuti con meno di 10 dipendenti**.



Dr. SAVERIO NICCO

LAVORO

Consulente del Lavoro dal 2008 in Carcare (SV). Laureato in Economia Aziendale presso l'Università degli studi di Genova, con Tesi in Diritto del lavoro dal titolo "Il lavoro a progetto nella prima interpretazione giurisprudenziale". Esperto Fondazione Studi Consulenti del Lavoro, collabora alla rivista tecnica "Pianeta Lavoro e Tributi" - Teleconsul Editore.

AGEVOLAZIONI PER L'ASSUNZIONE DI SOGGETTI PERCETTORI ASPI

Tra gli **interventi** promossi dal D.L. 76/2013 **a sostegno dell'occupazione** è previsto per il datore di lavoro che, senza esservi tenuto, assuma a tempo pieno e indeterminato lavoratori che fruiscano dell'Assicurazione sociale per l'impiego (ASpl) un contributo mensile pari al cinquanta per cento dell'indennità mensile residua che sarebbe stata corrisposta al lavoratore, per ogni mensilità di retribuzione corrisposta a quest'ultimo.

Il beneficio non può essere goduto con riferimento ai lavoratori che siano stati licenziati, nei sei mesi precedenti, da

parte di impresa dello stesso o diverso settore di attività che, al momento del licenziamento, presenta assetti proprietari sostanzialmente coincidenti con quelli dell'impresa che assume, ovvero risulta con quest'ultima in rapporto di collegamento o controllo.

Il datore di lavoro, sotto la propria responsabilità, dichiara che non ricorrono condizioni ostative.

DESTINATARI

Il beneficio è riferito alle seguenti fattispecie:

- Assunzioni a tempo pieno e indeterminato di soggetti che godono dell'in-

dennità ASpl. Anche per soggetti che, essendo destinatari dell'ASpl e avendo inoltrato la relativa istanza di concessione, abbiano titolo alla prestazione ma non l'abbiano ancora percepita;

- Trasformazione a tempo pieno e indeterminato di un precedente rapporto a termine già instaurato con un soggetto titolare di indennità ASpl a cui sia stata sospesa la corresponsione della prestazione in conseguenza della sua occupazione a tempo determinato, poiché per espressa previsione normativa è prevista la sospensione d'ufficio, sulla base delle comunicazioni obbligatorie, fino ad un massimo di sei mesi.

BENEFICIARI

L'incentivo può essere utilizzato da tutti i datori di lavoro incluse le Cooperative che instaurano con soci lavoratori un rapporto di lavoro in forma subordinata ex art. 1, co. 3, legge n. 142/2001 e successive modificazioni, e le imprese di somministrazione di lavoro con riferimento ai lavoratori assunti a scopo di somministrazione.

IMPORTO E CALCOLO

Con riferimento all'importo dell'incentivo, lo stesso è pari al 50% dell'importo dell'indennità residua ASpl cui il lavoratore avrebbe avuto titolo se non fosse stato assunto.

L'importo è corrisposto sotto forma di contributo mensile e spetta solamente per i periodi di effettiva erogazione della retribuzione al lavoratore.

- Se il dipendente è stato retribuito per

L'ASpl in breve

Dal 1° gennaio 2013 in relazione agli eventi di disoccupazione determinatisi a partire da tale data, è stata introdotta **l'Assicurazione sociale per l'impiego (ASpl)**, che sostituisce:

- l'indennità di mobilità (a decorrere dal 01.01.2017);
- l'indennità di disoccupazione non agricola ordinaria;
- l'indennità di disoccupazione con requisiti ridotti e l'indennità di disoccupazione speciale nell'edilizia.

L'obiettivo è quello di garantire un'indennità mensile di disoccupazione a tutti i lavoratori dipendenti - inclusi gli apprendisti e i soci lavoratori di cooperativa con un rapporto di lavoro subordinato e con esclusione dei dipendenti delle PA assunti a tempo indeterminato e degli operai agricoli - che abbiano involontariamente perduto l'occupazione e siano in possesso di due anni di assicurazione e almeno un anno di contribuzione nel biennio precedente l'inizio del periodo di disoccupazione.



l'intera mensilità, il contributo compete in misura intera;

- In presenza di giornate non retribuite (per eventi quali, ad es., astensione dal lavoro per sciopero, malattia, maternità, ecc.), l'importo mensile dovrà essere diviso per i giorni di calendario del mese da considerare e il quoziente così ottenuto, moltiplicato per il numero di giornate non retribuite, dovrà essere detratto dal contributo riferito allo stesso mese.

È importante ricordare che la somma a credito dell'azienda non potrà comunque essere superiore all'importo della retribuzione erogata al lavoratore interessato nel corrispondente mese dell'anno, comprendendovi anche le eventuali competenze ultramensili calcolate pro quota.

Il beneficio introdotto non può comunque superare la durata dell'indennità ASpl che sarebbe ancora spettata al lavoratore che viene assunto e il diritto alla percezione cessa, in ogni caso, a partire dalla data in cui il lavoratore raggiunge i requisiti per il pensionamento di vecchiaia o anticipato.

CUMULO CON ALTRI INCENTIVI

L'incentivo può essere cumulato con le agevolazioni contributive eventualmente spettanti a norma di legge, qualora ne ricorrano i presupposti; mentre non può essere cumulato con altre tipologie di aiuti finanziari.

Con specifico riferimento alle cooperative, laddove il lavoratore che si associa in cooperativa si sia avvalso della facoltà di richiedere la corresponsione anticipata dell'indennità, l'esercizio di detta opzione esclude la Cooperativa dalla possibilità di ricorrere all'incentivo oggetto di trattazione.

Se, invece, il lavoratore aderisce alla Cooperativa senza richiedere l'anticipazione, la Cooperativa medesima potrà fruire del beneficio.

CONDIZIONI DI ACCESSO AL BENEFICIO

L'incentivo deve rispettare la disciplina comunitaria in materia di aiuti all'occupazione. Perciò, secondo gli orientamenti espressi dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, la concessione del beneficio è subordinata alla disciplina comunitaria degli aiuti "de minimis", ovvero degli ulteriori regolamenti comunitari di settore in materia.

Ove ricorrano le condizioni per l'applicazione dei suindicati regolamenti "de minimis", le imprese dovranno trasmettere all'Inps, nel più breve tempo possibile, apposita dichiarazione. Tale dichiarazione dovrà attestare che, nell'anno di assunzione a tempo pieno e indeterminato, e nei due esercizi finanziari precedenti, non siano stati percepiti aiuti nazionali, regionali o locali eccedenti i limiti complessivi degli aiuti "de minimis". La predetta dichiarazione dovrà inoltre con-

tenere la quantificazione degli incentivi "de minimis" già fruiti nel triennio alla data della richiesta.

Il triennio è mobile, nel senso che, in caso di assunzioni successive a quelle per cui è stata trasmessa la dichiarazione e si è goduto dell'agevolazione, l'importo dell'incentivo ulteriormente fruibile deve essere ricalcolato e deve essere individuato di volta in volta considerando tutti gli aiuti concessi nel periodo, con la conseguente trasmissione di una nuova dichiarazione "de minimis".

Per la corretta fruizione dell'agevolazione, occorre:

- determinare il triennio di riferimento rispetto alla data di assunzione del lavoratore agevolato;
- calcolare il limite sommando tutti gli importi di aiuti "de minimis", di qualsiasi tipologia, ottenuti dal soggetto nel triennio individuato, inclusa l'agevolazione da attribuire.

I principi appena enunciati trovano applicazione anche in caso di accesso all'incentivo in relazione alla trasformazione a tempo pieno e indeterminato di un precedente rapporto a termine già instaurato con un soggetto titolare di indennità ASpl.

In tale circostanza, ai fini del rispetto dei limiti complessivi degli aiuti "de minimis" nel triennio di riferimento, si terrà conto della data di trasformazione del rapporto.

ESEMPIO PRATICO

Un lavoratore trentacinquenne viene licenziato in data 31.12.2013, pertanto ha diritto a percepire **l'Assicurazione sociale per l'impiego** per una durata totale di 8 mesi. L'indennità è quantificata in € 950,00 mensili.

In data 01.02.2014 **viene assunto da un'impresa di autotrasporti** (industria tra i 16 e i 50 dipendenti) **con un contratto a tempo indeterminato e pieno, con qualifica di operaio livello 3[^] super.**

- La retribuzione mensile spettante al lavoratore è pari a 1.579,37 €
- La contribuzione Inps mensile (41,27%, di cui 31,78 a carico azienda) è pari a 501,92 €
- Il datore di lavoro ha diritto, per un periodo pari a 7 mesi (residuo di quanto non già percepito dal lavoratore dalla data del licenziamento), a godere del beneficio contributivo quantificato in un importo pari a € 475,00 (50% di 950,00 €)
- L'importo contributivo mensile che il datore di lavoro dovrà versare in data 16 marzo 2014 (competenza febbraio 2014) e per i 6 mesi successivi è pari a 26,96 €.



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.

NOVITÀ IN MATERIA DI LAVORO E PREVIDENZA NELLA LEGGE DI STABILITÀ 2014

La legge di stabilità 2014 (Legge 27 dicembre 2013 n. 147) ha introdotto alcune novità in materia di lavoro e previdenza che verranno qui riepilogate ed illustrate.

Partiamo dalla contribuzione alla **Gestione separata INPS**.

Vengono modificate le aliquote contributive applicabili a determinate categorie di soggetti iscritti Gestione separata INPS (Legge 335/95).

Per i soggetti iscritti anche ad altre Gestioni previdenziali obbligatorie (es. dipendenti, professionisti con Cassa di categoria) o pensionati, è stato accelerato il graduale innalzamento dell'aliquota contributiva alla Gestione separata. In pratica, rispetto al 20% del 2013, sono ora previste le seguenti aliquote contributive: 22%, per il 2014; 23,5%, per il 2015; 24%, a decorrere dal 2016.

Diversamente avviene per i soggetti iscritti esclusivamente alla Gestione separata INPS titolari di partita IVA, ai quali per il 2014 viene sospeso il previsto aumento di un punto percentuale dell'aliquota contributiva mentre per gli altri soggetti (es. collaboratori coordinati e continuativi, lavoratori a progetto, associati in partecipazione con apporto di solo lavoro, lavoratori autonomi occasionali) rimangono applicabili, anche nel 2014, gli aumenti contributivi già previsti.

L'aliquota contributiva relativa al 2014 è quindi, per questi soggetti, pari al

27,72% per i soggetti titolari di partita IVA, non iscritti ad altre gestioni di previdenza obbligatoria né pensionati; al 28,72% per i soggetti non titolari di partita IVA, non iscritti ad altre gestioni di previdenza obbligatoria né pensionati.

Restano ferme, anche con riferimento alle nuove aliquote, le regole di ripartizione dell'onere contributivo, vale a dire: 2/3 a carico del committente e 1/3 a carico del collaboratore coordinato e continuativo, lavoratore a progetto o lavoratore autonomo occasionale; 55% a carico dell'associante in partecipazione e 45% a carico dell'associato che apporta solo lavoro.

Inoltre, per i lavoratori autonomi titolari di partita IVA, resta ferma la facoltà di addebitare in fattura la rivalsa pari al 4% dei compensi lordi.

In ogni caso, i contributi alla Gestione separata INPS per il 2014 sono dovuti solo fino al raggiungimento del massimale della base imponibile pari a 100.222,00 euro.

Veniamo ora alla **proroga dell'indennizzo per la cessazione dell'attività commerciale**. Con la legge di stabilità viene prorogato l'indennizzo previsto a favore dei titolari o coadiutori di attività commerciali al minuto, anche abbinate ad attività di somministrazione al pubblico di alimenti e bevande, che decidono di chiudere l'attività, la così detta "rottamazione dei negozi".

Per poter accedere a tale indennità oc-

corre essere in possesso dei seguenti requisiti, entro il 31 dicembre 2016: un'età superiore a 62 anni (se uomini) ovvero superiore a 57 anni (se donne); iscrizione da almeno 5 anni alla Gestione INPS commercianti; cessazione definitiva dell'attività commerciale; consegna delle eventuali autorizzazioni per l'esercizio dell'attività; cancellazione del soggetto titolare dell'attività dal Registro delle imprese.

La domanda di concessione dell'indennizzo deve essere presentata all'INPS entro il 31 gennaio 2017.

L'indennizzo è pari all'importo del trattamento minimo di pensione previsto i commercianti e si applica dal mese successivo a quello di presentazione della domanda e fino alla data di decorrenza della pensione di vecchiaia.

Per la copertura dell'indennizzo in esame, viene conseguentemente prorogato dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2018 l'obbligo, posto a carico degli iscritti alla Gestione INPS commercianti, di versare un'aliquota contributiva aggiuntiva nella misura dello 0,09%.

Con la legge di stabilità vengono anche **prorogati i termini per aderire alla procedura volontaria di stabilizzazione degli associati in partecipazione con apporto di solo lavoro**, mediante la loro "trasformazione" in lavoratori subordinati a tempo indeterminato.

Il procedimento di stabilizzazione è articolato nelle seguenti fasi:

- la stipulazione, entro il 31 marzo 2014, da parte delle aziende (anche assistite dalla propria associazione di categoria) e delle associazioni dei lavoratori comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, di specifici contratti collettivi, volti a disciplinare l'assunzione di soggetti con contratto di associazione in partecipazione con apporto di solo lavoro, con contratti di lavoro subordinato a tempo indeterminato (anche in forma di apprendistato) entro 3 mesi dalla stipula degli accordi stessi;
- la sottoscrizione, da parte dei lavoratori interessati alle assunzioni, di atti di conciliazione con riferimento a tutto



quanto riguardante i pregressi rapporti di associazione;

- il versamento alla Gestione separata INPS ex L. 335/95, da parte del datore di lavoro, mediante il modello F24, di un "contributo straordinario integrativo" finalizzato al miglioramento del trattamento previdenziale, pari al 5% della quota di contribuzione a carico degli associati, calcolato prendendo in considerazione l'importo dei contributi dovuti dagli stessi per i compensi erogati negli ultimi 6 mesi del periodo di vigenza del contratto di associazione in partecipazione o, qualora detto periodo sia inferiore a 6 mesi, nell'intero periodo precedente l'inizio del rapporto di lavoro subordinato;
- presentazione telematica all'INPS della domanda di adesione alla stabilizzazione, redatta sulla base dell'apposito modello;
- invio o deposito presso le competenti sedi INPS, entro il 31 luglio: dei contratti collettivi, degli atti di conciliazione e dei contratti di lavoro subordinato a tempo indeterminato, stipulati per aderire alla stabilizzazione; dall'attestazione dell'avvenuto versamento alla Gestione separata INPS del suddetto "contributo straordinario integrativo".

Il completamento, con esito positivo, della procedura di stabilizzazione comporta, relativamente ai pregressi rapporti di associazione in partecipazione: l'estinzione degli illeciti previsti dalle disposizioni in materia di versamenti contributivi, assicurativi e fiscali; il venire meno dell'efficacia dei provvedimenti amministrativi emanati a seguito di contestazioni riguardanti i medesimi rapporti, anche se già oggetto di ac-



certamento giudiziale non definitivo; l'estinzione delle pretese contributive, assicurative e delle sanzioni amministrative e civili conseguenti alle contestazioni connesse ai rapporti in questione.

A decorrere dall'1 gennaio 2014, è prevista la **riduzione dei premi e contributi dovuti per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali**, nel limite di un importo pari a: 1.000 milioni di euro, per l'anno 2014; 1.100 milioni di euro, per l'anno 2015; 1.200 milioni di euro, a decorrere dall'anno 2016.

Le modalità applicative della riduzione in esame saranno stabilite da appositi decreti interministeriali, tenendo conto dell'andamento infortunistico aziendale. A decorrere dall'1 gennaio 2014 e sino al 31 dicembre 2016, ai **trattamenti pensionistici** corrisposti da enti gestori di forme di previdenza obbligatorie è prevista l'applicazione di uno specifico contributo di solidarietà del 6%, per la parte eccedente l'importo complessivo annuo lordo di 14 volte il trattamento minimo INPS e fino a 20 volte tale trattamento minimo; del 12%, per la parte eccedente

l'importo complessivo annuo lordo di 20 volte il trattamento minimo INPS e fino a 30 volte tale trattamento minimo; del 18%, per la parte eccedente l'importo complessivo annuo lordo di 30 volte il trattamento minimo INPS.

Le somme trattenute sui trattamenti pensionistici per effetto del suddetto contributo di solidarietà del 6-12-18% vengono acquisite dalle competenti gestioni previdenziali obbligatorie, anche al fine di concorrere al finanziamento degli interventi a favore dei così detti "lavoratori salvaguardati" vittime della "riforma Fornero".

Con effetto dall'1 gennaio 2014, viene prevista una rivalutazione straordinaria delle indennità dovute dall'INAIL a titolo di recupero del valore dell'indennizzo del danno biologico.

Tale rivalutazione sarà definita da un apposito decreto interministeriale e non potrà comunque essere superiore al 50% della variazione dei prezzi al consumo per le famiglie di impiegati e di operai rilevata dall'ISTAT per il periodo 2000-2013, e comunque per un importo massimo di spesa annua non superiore a 50 milioni di euro.



Trattoria della Fermata

Menu a prezzo fisso - Cene su prenotazione
AMPIO PARCHEGGIO

Focus: qui Piemonte

A Cuneo nasce l'ACIT

Associazione aderente ad Assotrasporti

Lo scorso 4 febbraio 2014 si è costituita a Cuneo l'**Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto**, in sigla ACIT.

Nata presso la sede operativa di Assotrasporti, Associazione nazionale a tutela degli autotrasportatori, l'ACIT ha sede a Cuneo in Via Bruni 1.

La nuova Associazione cuneese si inserisce nel vasto programma di radicamento sul territorio di Assotrasporti e aderisce al suo innovativo progetto, volto a **rinnovare e rivitalizzare l'autotrasporto oggi in forte crisi**, soprattutto di rappresentatività a tutti i livelli. L'ACIT, in linea con Assotra-

sporti, è **lontana dal modello associativo più diffuso, quello del "carrozone"** colmo di funzionari che decidono senza conoscere a fondo le esigenze degli interessati.

Dà, invece, **l'opportunità agli autotrasportatori di partecipare direttamente e attivamente ai tavoli decisionali all'interno delle Istituzioni**, affinché siano loro in prima fila a portare le proprie esperienze e a promuovere la soluzione dei propri problemi.

I soci locali possono, inoltre, **usufruire dei servizi e delle convenzioni Assotrasporti** per la riduzione dei costi.

Infine, possono contare sui **professionisti convenzionati ad Assotrasporti**, che offrono loro consulenza e servizi di elevato livello professionale.

I professionisti supportano, inoltre, le **iniziative sindacali** a favore della categoria con proposte di riforma scaturenti da una profonda analisi professionale.

ACIT ASSOCIAZIONE CUNEESE
INNOVAZIONE NEL TRASPORTO



Sul TN Cuneo a breve in uscita troverete tutti i dettagli circa le attività della neo costituita ACIT, il direttivo, i professionisti convenzionati e i servizi offerti.

VORRESTE RICEVERE GRATUITAMENTE UNA COPIA DEL TN Cuneo?

**Contattate la nostra Redazione:
0171 412816
info@dgconsulting.it**

ACIT INFORMA... i nuovi bandi camerali per le imprese

L'ACIT, Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto, informa che sono stati pubblicati i **nuovi bandi di contributo finanziati dalla Camera di Commercio di Cuneo** a favore delle imprese della Provincia Granda.

Tra i bandi camerali 2014, quelli che sosterranno le imprese erogando:

- contributi per il finanziamento di corsi obbligatori per legge, aventi ad oggetto la **formazione obbligatoria per il settore dell'autotrasporto**, l'aggiornamento professionale di categoria, la sicurezza e la privacy;
- contributi per la costituzio-

ne e la promozione di **Reti di impresa**, ossia di raggruppamenti di piccole e medie imprese;

- contributi per l'adeguamento al Testo unico sulla **sicurezza nei luoghi di lavoro** (D.Lgs. 81/2008), il conseguimento di certificazioni di prodotto e di processo, la predisposizione della pratica

autorizzativa alle **emissioni in atmosfera** e della domanda per l'autorizzazione unica ambientale;

- contributi per l'innovazione, ossia finanziamenti per gli **investimenti nel settore dell'Information and Communication Technology** (ICT), dalle tecnologie wireless alle soluzioni di business

online, dal consolidamento delle infrastrutture informatiche ai sistemi di comunicazione multimediali;

- contributi a supporto degli investimenti aziendali di tutela della proprietà intellettuale, ossia per la progettazione e la registrazione di **marchi e brevetti**;

- contributi per l'aggiornamento tecnologico e professionale delle imprese di **autoriparazione** e dei **centri di revisione**;

- contributi per lo sviluppo di **strategie di marketing** atte a migliorare e innovare il posizionamento aziendale sul mercato.

Per avere maggiori informazioni su requisiti, modalità di partecipazione, documentazione da produrre e scadenze dei bandi, contattate l'ACIT:

Via Bruni 1, 12100 Cuneo

E-mail: cuneo@assotrasporti.eu - Tel. 0171 41.31.46

Incidentalità sulle strade cuneesi, 'solo' 48 morti nel 2013

Gancia: "Bene, ma resta il nodo Asti-Cuneo"

48 vittime della strada nel 2013, a fronte delle 51 registrate nel 2012 e nel 2011. Questo il dato sulla mortalità stradale

diffuso dall'amministrazione provinciale cuneese.

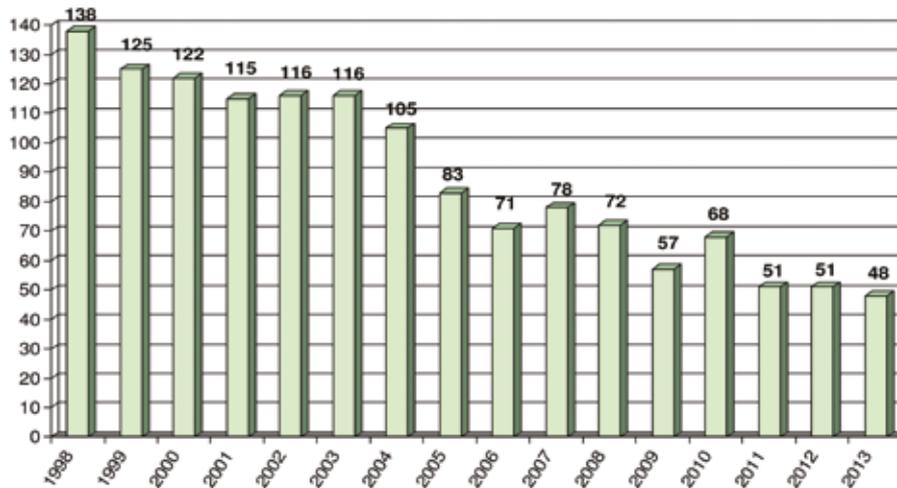
Si tratta del **miglior risultato di sempre**, che conferma un trend consolidato negli

ultimi quindici anni. Nel 1998 furono 138 le vittime della strada nella Granda, quasi il triplo, mentre si è dovuto attendere il 2005 per avere un

dato inferiore a 100 vittime. Secondo la Presidente della Provincia Gianna Gancia, all'origine dell'incoraggiante risultato del 2013 vi sono:

- le **campagne di sensibilizzazione**: "la crescita della sensibilità sociale, grazie all'impegno corale di scuole e istituzioni, volontariato e Chiesa";
- i **miglioramenti infrastrutturali** ("negli ultimi dieci anni sono stati aperti al traffico circa 50 chilometri di percorso autostradale in più, oltre 200 incroci sono stati messi in sicurezza dalla Provincia con la realizzazione di rotonde, ben più sicure delle intersezioni a raso")
- l'introduzione della **patente a punti**
- i **controlli delle Forze dell'ordine**, essenziali in chiave preventiva prima an-

Vittime della strada nella Granda (1998-2013)



Fonte: Provincia di Cuneo

SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



L'Agenzia Sandiano di Sanremo (IM) è a disposizione delle Associazioni e degli autotrasportatori 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. 0184.50.15.60 - Fax 0184.54.16.66

e-mail: agenzia@sandiano.com - <http://www.sandiano.com>

cora che repressiva. Nel ricordare che quella della sicurezza stradale resta comunque "una partita ancora aperta nella quale non possiamo né dobbiamo abbas-

sare la guardia", la presidente Gancia segnala "il fronte tuttora aperto della **Asti-Cuneo**, che ho personalmente sollecitato al Ministro Lupi". "Il nostro - spiega Gancia - è

un territorio ampio e privo di centri metropolitani, in cui il ricorso agli oltre 3000 chilometri della rete viabile provinciale è stato troppo spesso e troppo a lungo una

strada obbligata, in mancanza di collegamenti adeguati. Una situazione solo in parte invertita e che non possiamo più in alcun modo accettare".

Focus: qui Liguria

La Spezia, controlli potenziati per l'autotrasporto Sanzioni più rigide anche per i committenti

Nelle ultime settimane a La Spezia è stato concordato in Prefettura un programma di controlli sulle Aziende di autotrasporto, volto a contrastare l'abusivismo e ad assicurare il rispetto della normativa sui costi minimi di esercizio e sui tempi di pagamento da parte delle imprese committenti.

L'intesa siglata rafforza la collaborazione già in atto tra Prefettura, Sezione Polizia Stradale, Direzione Territoriale del Lavoro, Agenzia delle Entrate, Comando Provinciale Guardia di Finanza, Provincia e Motorizzazione Civile.

L'accordo prevede **un più tempestivo scambio di in-**

formazioni tra i suddetti Enti, in modo da individuare in tempi brevi le situazioni di maggiore criticità e adottare **i provvedimenti sanzionatori di maggiore rigore.**

Si va dalle consistenti sanzioni pecuniarie a carico degli autotrasportatori o delle imprese committenti che

risultino violare norme di legge, alla sospensione e revoca del titolo abilitativo alla professione.



Capo Noli, sì alla nuova galleria sull'Aurelia Regione e Anas raggiungono l'intesa

È stata firmata lo scorso 18 marzo nella sala del Comune di Noli la convenzione tra Regione Liguria e Anas per la realizzazione della **variante di Capo Noli** al tracciato della Strada

statale 1 Aurelia, in provincia di Savona. Hanno partecipato l'Assessore regionale alle Infrastrutture Raffaella Paita, il Presidente della Provincia di Savona Angelo Vaccarezza,

l'Assessore provinciale alla viabilità Roberto Schneck, il Sindaco di Noli Ambrogio Repetto, il Sindaco di Finale Ligure Flaminio Richeri e il capo Dipartimento Liguria dell'Anas Valter Bortolan.

L'intervento deciso consiste nella realizzazione di una variante alla viabilità esistente, lunga circa un chilometro, di cui 800 metri sviluppati in galleria. La sede stradale sarà larga





9,5 metri, comprensiva di due corsie di 3,5 metri ciascuna e di due banchine larghe ognuna 1,25 metri.

La costruzione del nuovo tunnel porterà alla chiusura al traffico dell'attuale tracciato dell'Aurelia fra Noli e Varigotti, e al suo riutilizzo a fini turistici, come percorso pedonale e pista ciclabile.

L'investimento complessivo necessario è di circa 50 milioni di euro, di cui 10 a carico

della Regione.

Si stima che i lavori dureranno 22 mesi, durante i quali lo scavo della galleria procederà solo su un fronte (da Noli verso Finale Ligure), per limitare il più possibile i disagi sull'attuale tratta, introducendo il senso unico alternato.

In ogni caso, l'Aurelia potrebbe restare chiusa al traffico intorno a Capo Noli per almeno cinque mesi.

Focus: qui Veneto

Imprenditori e dipendenti dell'autotrasporto Aperto a Vicenza un tavolo di lavoro comune

Lo scorso 2 marzo all'Hotel Viest di Vicenza si è svolta l'assemblea **"Incontriamoci, lavoriamo, proponiamo!"**, voluta e organizzata da imprenditori e autisti autonomi, rappresentati da **Gianni Toldo**, titolare di un'azienda di trasporto vicentina, e **Stefano Zanocco**, autista dipendente di un'altra azienda della zona.

Gli organizzatori hanno invitato come relatori **Renzo Erbisti**, Presidente di Azione nel Trasporto Italiano, e **Secondo Sandiano**, Presidente di Assotrasporti, associazioni di categoria distanti dalle più note "grandi".

L'evento - come sottolineato dagli organizzatori - è stato assolutamente innovativo nel suo genere, perché ha visto riunirsi **in una stessa sala imprenditori, autisti dipendenti, "padroncini" ossia trasportatori al volante, collaboratori di aziende di**

autotrasporto e insegnanti di scuole guida.

Al riguardo, il Presidente di Assotrasporti Sandiano, nel salutare i presenti, ha spiegato di aver accettato con piacere l'invito di Toldo e Zanocco "perché solo unen-

do le forze, nei momenti difficili e vitali come quello attuale, in cui è in ballo la sopravvivenza delle Aziende di trasporto, si può trovare la soluzione per uscire dal tunnel".

Molte le idee emerse dall'incontro di Vicenza, formulate

dai presenti in sala, non solo veneti ma anche giunti da regioni limitrofe, in alcuni casi iscritti alle tradizionali Associazioni di categoria e delusi dei risultati da esse raggiunti negli anni.

Tra le proposte più applau-



Un momento dell'assemblea, cui abbiamo partecipato anche noi di TN - TRASPORTONOTIZIE

dite, che Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano si stanno impegnando a portare avanti, quella di creare una **scuola professionale per trasportatori e autisti**, in cui si studino per cinque anni, oltre alle lingue e alla matematica, le regole del Codice della strada, il funzionamento degli autoveicoli e la contabilità delle aziende di trasporto e si facciano stage in aziende e ore di affiancamento alla guida con autisti, in modo da acquisire una formazione completa e solida e poter conseguire la patente per i mezzi pesanti e l'accesso alla professione al termine del ciclo scolastico.

Altra proposta apprezzata, quella di invitare il Ministro ai Trasporti a vivere per una settimana su un camion, per conoscere da vicino i problemi quotidiani della categoria. Sandiano, nell'accogliere la proposta del **"Ministro al volante"**, ha puntualizzato che sarebbe più fattibile creare un tavolo permanente dei trasporti cui possano partecipare solo i funzionari ministeriali e i rappresen-

ti delle Forze dell'ordine che abbiano vissuto un'esperienza di almeno qualche giorno a bordo di un mezzo pesante come osservatori.

Tra le molte necessità emerse dalla discussione, anche quelle di abbassare alla media europea i premi per l'assicurazione dei mezzi e delle merci trasportate, di introdurre il **contasecondi ai semafori**, di **eliminare il SI-**

STRI in quanto espressione di una lenta burocrazia, e di **semplificare la busta paga**, in modo da renderla più leggibile anche per i dipendenti. Proprio in tema di lavoro, Sandiano ha citato la firma con l'UGL di un **nuovo CNNL per autotrasporto merci, logistica e spedizioni** - snello, semplice e privo di richiami a vecchi accordi sindacali - e ha rimarcato che Assotra-

sporti sta lavorando, con i professionisti del settore, ad un progetto di **riduzione del costo del lavoro dell'8%**, distribuito al 50% tra datore di lavoro e lavoratore.

Terminata l'assemblea, i presenti hanno unanimemente evidenziato l'assoluta importanza di proseguire gli incontri per raccogliere esigenze e presentare proposte concrete e realizzabili al Governo.



Gli organizzatori dell'evento con alcuni partecipanti

Altra assemblea sull'autotrasporto a Montecchio Maggiore

Sabato 12 aprile 2014 si terrà una nuova assemblea nel Vicentino, aperta a tutti gli operatori del trasporto merci su strada e della logistica.

Sede dell'evento, che comincerà alle ore 14, sarà il **Castagna Hotel di Montecchio Maggiore** (VI), facilmente raggiungibile dal casello Montecchio sulla A4: uscendo al casello e girando a destra verso il cavalcavia, a 200 metri sulla destra si giunge all'hotel.

Sono invitati a prendere parte all'incontro gli autotrasportatori, i "padroncini" e gli autisti, per riflettere in-

sieme, dialogare, collaborare e proporre in tema di autotrasporto.

Ad organizzare l'assemblea sono **autotrasportatori e autisti autonomi vicentini** - Vincenzo Santolini, Gianni Toldo e Stefano Zanocco - che hanno invitato tra i relatori **Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano**.

Le due Associazioni - spiegano gli organizzatori - "si stanno impegnando per dare soluzione ai nostri problemi. Incontriamoli e lavoriamo insieme, perché è da tante idee che può nascere quella vincente! Lasciamo un futu-

ro senza speranza ai nostri figli o invertiamo la rotta e ci riprendiamo la nostra dignità?".

Sono stati anche invitati a intervenire le Autorità locali, la Confederazione Italiana Piccole Imprese (CEPI-UCI) e il Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla

Camera dei Deputati, l'On. Ivan Catalano.

Al termine dell'**assemblea, in cui tutti i presenti potranno avanzare istanze, richieste e proposte** utili a risolvere le problematiche dell'autotrasporto, ci sarà una cena a buffet al costo di 20 € a persona.

AVETE NOTIZIE O EVENTI SUL VOSTRO TERRITORIO CHE VORRESTE SEGNALARCI? COLLABORATE CON LA NOSTRA REDAZIONE!

PER CONTATTARCI:

email info@dgconsulting.it

tel. 0171 41.28.16

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.

Info 2.00

Veicoli Lavoro

seguici su

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli

www.motoricampertrucks.com

Novos i uzywarsa specjalne okazje

Info 045 8678563

Bendinelli

Info 347 3223521

Novo Renault Master
 2.5 dci, mar/2008
 180cc, km. 81.000
 euro 4, cassone
 ribaltabile
 trazione
 sospensioni
 pneumatiche
 trattativa riservata

Info 347 3223521

ValleDorata

Merlo telescopico
 P 32.12 EVS
 gomme seminuove
 piedi
 stabilizzatori
 autoelevanti
 benne e
 forche
 largo e
 libretto
 trattativa riservata

GRUPPO
REVI - VAMA

www.revirenault.com
info@revirenault.com

ORA DISPONIBILE LA NUOVA G

Info 2.50

Veicoli Lavoro

follow us on

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli

www.motoricampertrucks.com

Novos i uzywarsa specjalne okazje

Info 0161 9613

NUOVA VIB s.r.l.
 VEICOLI INDUSTRIALI BIELLESI

Iveco Trekker
 AD 190T33
 2008, autotelaio
 gommati 80%
 cambio zf, versione
 cava cantiere
 trattativa riservata

Info 0171 385972 - 335 2271

MARINO
 CARRELLI ELEVATORI

Linde H80-900
 anno 2007
 montante triplex
 metri 6,50

Info 0171 385972 - 335 2271

SNVI

POSSIBILITÀ
 Per Inform

Info 2.50

Veicoli Lavoro

follow us on

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli

www.motoricampertrucks.com

Novos i uzywarsa specjalne okazje • Novos e pouzité výhodne

logic trucks
 030 725026 - 348 7683641

MAN TGA 18.480
 automatico, ininter
 ADR, cerchi in lega
 presa di forza
 info in sede

ALPEXPORT
 040 383855
 397 480388

Spacca motori
 nuova
 molte altre occasioni
 sul nostro sito
www.alpexport.com

Canella Auto srl
 0384 672163

Scania 400
 trattore per
 semimorchio
 cabinato con ralla

ANDREIS CUNEO

0171 491338

Iveco Eurocargo
 120EL18P
 feb/2007
 passo 4815, nuova attrezzatura
 versione bassa, info in sede

GIFFI MARKET
 I Migliori Prodotti al Miglior Prezzo
 800 75 10 85 www.giffimarket.com (342 12 19 504)

editorialewinner ... al servizio di chi lavora.