

Transpotec Logitec,
ritorno al futuro.
Noi ci saremo
...e tu?

IN PRIMO PIANO



Con la Sabatini bis, agevolazioni alle aziende che investono

pagina 4



Cabotaggio, stop ai vettori croati in Italia per altri due anni

pagina 7



Graziano Delrio è il nuovo Ministro ai trasporti

pagina 9



Transpotec, ecco i nostri convegni e lo stand in cui vi accoglieremo!

pagina 19



Concorrenza estera, Assotrasporti chiede l'intervento dell'UE

pagina 27



Dal territorio: Piemonte, Liguria, Trentino - Alto Adige

pagina 36



SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

TESSERE CARBURANTE



PAGAMENTO PEDAGGI

PRENOTAZIONE TRAGHETTI



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

Via XX Settembre 2, 12100 Cuneo • Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it • Web: www.imprenditorieprofessionisti.it



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



TN 2/2015 • Anno XVII

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

Testata associata all'Unione Stampa Periodica Italiana

Proprietario ed Editore

DG Consulting s.c. - iscrizione ROC n. 24934

Coeditore

Alpina Edizioni s.c. - iscrizione ROC n. 25267

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

In redazione

Francesca Vinai, Elisa Galvagno, Fabio Rubero, Fabrizio Civallo, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Davide Calvi, Antonio Dileo, Roberto Gianusso, Paolo Giolitti, Giuliano Latuga, Giorgio Pasetti, Aurelio Prisco, Giancarlo Tavella

Amministrazione

Ilaria Ponzo, Marcella Farina

Redazione e pubblicità

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

Stampa

Tipolitografia Europa - Cuneo

Web e pagine social

trasportnotizie.com

TN - Trasportnotizie

NotizieTN

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

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 9. **NORME E ISTITUZIONI**
- 13. **L'INTERVISTA**
- 17. **EVENTI**
- 20. **PROVE VEICOLI**
- 21. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 23. **CAMION DA VETRINA**
- 24. **LA TUA VOCE**
- 28. **CONSULENTI**
- 28. **Fisco**
- 30. **Merci pericolose**
- 32. **L'opinione**
- 33. **Sicurezza e ambiente**
- 34. **Legale**
- 35. **Qualità trasporti**
- 36. **DAL TERRITORIO**
- 36. **Qui Piemonte**
- 37. **Qui Liguria**
- 38. **Qui Trentino-Alto Adige**

EDITORIALE

Fabio Rubero



L'APRILE DELL'AUTOTRASPORTO ITALIANO

Aprile, il mese che apre le porte alla bella stagione, il mese della rinascita della natura e della resurrezione di Cristo, per noi italiani anche il mese della Liberazione dal nazi-fascismo. Aprile storicamente spartiacque e linea di confine temporale che il quarto mese dell'anno del Signore 2015 prova a rappresentare per lo sgangherato autotrasporto italiano. Innanzitutto con un nuovo ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, cui formuliamo i più sentiti auguri di buon lavoro a cui, tuttavia, non mancheranno certo le cosiddette "gatte da pelare". Il settore infatti gli chiede alcune precise risposte che indichino da subito quella che sarà la linea di tendenza del suo "mandato". Delrio trova un autotrasporto italiano praticamente a terra o quasi, come dimostra il recente studio di

Unrae secondo cui in 5 anni se ne sono andati 200mila posti di lavoro nell'autotrasporto, ed al quale dovrà essere bravo a fornire risposte concrete al fine di evitare spiacevoli derive che nessuno auspica e che dunque occorre non far diventare inevitabili. Dal 16 al 19 aprile, poi, l'edizione 2015 di Transpotec Logitec, evento che torna, nuovamente in grande stile con tutte le più importanti case costruttrici presenti e con una serie di eventi, convegni e seminari di grande interesse, alcuni anche realizzati e patrocinati da questa rivista ai quali tutti i lettori sono naturalmente invitati per iniziare, perchè no, anche da lì un percorso di rinascita anche perchè come ricorda una bellissima canzone del poco conosciuto gruppo de I Gang... "ad aprile, ci siamo fatti storia..."



Francesca Vinai

Agevolazioni per le piccole imprese che investono "Sabatini bis" estesa all'autotrasporto

Il Decreto-legge 69/2013, detto "Decreto del Fare", ha introdotto a partire da marzo dell'anno scorso un incentivo per le piccole e medie imprese italiane per l'acquisto, entro il 31 dicembre 2016, di nuovi beni strumentali destinati all'uso produttivo (macchinari, impianti, attrezzature) e di nuovi hardware, software e tecnologie digitali.

Questo strumento agevolativo, definito "Sabatini bis" o "Nuova Sabatini" è nato per accrescere la competitività del sistema produttivo del Paese e migliorare l'accesso al credito delle micro, piccole e medie imprese (PMI) con sede in Italia. Fino a poche settimane fa, la Sabatini bis escludeva dall'agevolazione finanziaria le imprese operanti nei settori del trasporto merci su strada e del trasporto aereo, che investivano per l'acquisto di mezzi ed attrezzature di trasporto.

Ma con una circolare di fine febbraio 2015, il Ministero dello sviluppo economico ha esteso l'applicazione della Sabatini bis anche a quelle imprese. Come si spiega la novità?

Il Regolamento CE 800/2008 prevedeva che gli aiuti di Stato agli investimenti delle imprese per l'acquisto di mezzi ed

attrezzature di trasporto fossero ammissibili solo se effettuati da aziende esercenti attività diverse da quelle del trasporto merci su strada e del trasporto aereo. Ma un nuovo Regolamento UE, il n. 651/2014, ha eliminato tale limitazione.

Da qui la necessità del nostro Ministero dello sviluppo economico di adeguare la Sabatini bis, per concedere le agevolazioni finanziarie previste dal Decreto del Fare anche alle imprese di autotrasporto merci e di trasporto aereo, per l'acquisto di mezzi ed attrezzature di trasporto.

"Sabatini bis" ... perché?

Lo strumento agevolativo introdotto dal Decreto del Fare e oggi esteso anche all'autotrasporto merci è chiamato "Sabatini bis" o "Nuova Sabatini" per via della vicinanza, nei contenuti e negli obiettivi, con la Legge Sabatini.

La Legge Sabatini (Legge n. 1329 del 1965 "Provvedimenti per l'acquisto di nuove macchine utensili") introduceva analoghe agevolazioni in favore dell'imprenditoria italiana, per l'acquisto di macchinari destinati alla produzione.

Non vi sono, però, collegamenti normativi fra la Legge Sabatini e le nuove misure definite "Sabatini bis".

Analizziamo ora **che cosa prevede più in dettaglio la Sabatini bis, anche per gli autotrasportatori.**

Il Ministero dello sviluppo economico eroga un contributo alle PMI che effettuano investimenti, tale da coprire parte degli interessi a loro carico sui finanziamenti bancari.

Dunque, il beneficio erogato è un contributo "in conto interessi" - pari all'ammontare degli interessi, calcolati al tasso del 2,75% annuo su un finanziamento di cinque anni - grazie a cui le PMI possono investire nell'acquisto rateizzato di nuovi macchinari e attrezzature, sostenendo **tassi di interesse sul finanziamento bancario ridotti rispetto a quelli di mercato.**

Come vengono erogati i contributi?

Le imprese interessate presentano domanda per l'accesso ai contributi utilizzando esclusivamente i moduli disponibili sul sito web del Ministero www.mise.gov.it, accedendo alla sezione "Incentivi" e da qui alla sotto-sezione "Beni strumentali (Nuova Sabatini)".

Il **modulo di domanda deve essere compilato in formato elettronico**, sottoscritto mediante firma digitale e inviato con **posta elettronica certificata** all'indirizzo PEC della banca prescelta



UNA RETE IN CRESCITA SEMPRE AL TUO FIANCO

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

PROSSIME
APERTURE

RT CENTER
TORINO

RT CENTER
PARMA

I NUOVI
CENTRI DI VENDITA,
ASSISTENZA
E RICAMBI DI
RENAULT TRUCKS

RENAULT
TRUCKS

INFORMAZIONI:
info.rtc@renault-trucks.it

RENAULT
TRUCKS

fra quelle aderenti alla convenzione stipulata fra Ministero dello sviluppo economico, Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e Associazione Bancaria Italiana (ABI), il cui elenco è consultabile sul sito internet del Ministero.

Le banche aderenti all'iniziativa concedono finanziamenti di importo variabile da 20.000 a 2 milioni di euro per ogni impresa che intenda investire in acqui-

sti o mediante operazioni di leasing. In quest'ultimo caso, il beneficio può essere concesso solo se alla scadenza del contratto di noleggio l'impresa locataria effettua l'acquisto.

Per concedere i finanziamenti, le banche attingono ad un plafond di risorse istituito presso la Cassa Depositi e Prestiti, inizialmente pari a 2,5 miliardi di euro e raddoppiato a 5 miliardi con la Legge di

Stabilità 2015.

Le agevolazioni della Sabatini bis possono essere concesse fino al 31 dicembre 2016, ma **le domande sono presentabili fino ad esaurimento dei fondi**.

Le risorse ancora disponibili nel plafond sono verificabili sul sito web del Ministero dello sviluppo economico: a marzo 2015 risulta ancora utilizzabile il 67% delle risorse.

Come dimostrare l' idoneità finanziaria Nuove precisazioni dal Ministero

Come segnalato sull'ultimo numero del TN, dal 1° gennaio 2015 le **imprese di autotrasporto di nuova costituzione** possono dimostrare il requisito dell' idoneità finanziaria sotto forma di assicurazione di responsabilità professionale limitatamente ai primi due anni di esercizio della professione. Restano valide fino alla loro scadenza, escludendone la possibilità di rinnovo, le polizze RC professionale in corso, presentate entro il 31 dicembre 2014 alle amministrazioni competenti.

Con circolare del 28 gennaio, il Ministero dei trasporti aveva puntualizzato: "alle imprese in regola con la dimostrazione

del requisito di idoneità finanziaria che al 1° gennaio 2015 risultavano aver dimostrato tale requisito solo per il primo

anno di esercizio è consentita la produzione di polizze assicurative di responsabilità professionale per un ulteriore



ASSOTRASPORTI
RILASCIA

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

ASSOTRASPORTI 199.302013 • 348.8827231
info@assotrasporti.eu

Belgio, pedaggio satellitare per Tir in arrivo

Dal 1° gennaio 2016 i veicoli con peso totale superiore a 3,5 tonnellate circolanti in Belgio saranno soggetti al **sistema di pedaggio satellitare Viapass**.

Il sistema sarà operativo sulla rete stradale e autostradale di **Fiandre, Vallonia e Bruxelles**, dove sostituirà il sistema di tariffazione oggi in funzione, l'eurovignetta, per la percorrenza a tempo delle strade a pedaggio, indipendentemente dal chilometraggio.

Con il nuovo sistema, la tariffa del pedaggio varierà a seconda dei **chilometri percor-**

si, oltre che del **peso totale del mezzo**, della **classe Euro** di appartenenza e della **cate-**

goria stradale.

La quota del pedaggio in base al percorso sarà rilevata



attraverso un' **unità di bordo** satellitare, di cui ogni mezzo pesante dovrà dotarsi presso una delle stazioni di servizio in Belgio o in punti vendita aperti nei paesi limitrofi. Ci si dovrà registrare al sistema, installare l'apparecchio satellitare a bordo e scegliere la modalità di pagamento del pedaggio, prima o dopo il viaggio.

Il pedaggio Viapass si configurerà come una tassa, dunque senza IVA, nelle regioni delle Fiandre e di Bruxelles, mentre sarà un canone sull'utilizzo delle strade, soggetto a IVA, in Vallonia.

anno, con esclusione di successivo tacito o espresso rinnovo".

Tale precisazione, però, ha generato dubbi interpretativi fra chi ritiene che il ricorso per un secondo anno alla polizza RC professionale vada riconosciuto a tutte le imprese di autotrasporto che nel 2014 hanno dimostrato l' idoneità finanziaria attraverso la polizza, a prescindere dall'anzianità di iscrizione all'Albo auto-

trasporto, e chi circoscrive tale agevolazione alle imprese che siano state autorizzate all'esercizio della professione per la prima volta nel 2014.

Con una nuova circolare, il Ministero ha ribadito che sono soltanto le imprese di nuova costituzione a poter fruire di tale possibilità, nei limiti del loro primo biennio di attività.

Pertanto, **solo le imprese che nel 2014**

hanno conseguito l'autorizzazione all'esercizio della professione di autotrasporto possono dimostrare l' idoneità finanziaria con una polizza di responsabilità professionale per un altro anno, in modo da raggiungere il biennio. **Dal terzo anno**, anche per tali imprese sarà ammessa unicamente l' **attestazione di un revisore contabile** o una **fidejussione bancaria o assicurativa**.

Cabotaggio, stop ai vettori croati in Italia per altri due anni Divieto anche per i trasportatori italiani in Croazia

Con l'ingresso della Croazia nell'Unione europea il 1° luglio 2013, è cambiata la normativa vigente nel settore dei trasporti internazionali, ma solo parzialmente.

Se da un lato, a partire da quella data, i servizi di autotrasporto merci fra Croazia e altri Paesi UE sono effettuati in regime di licenza comunitaria - anziché sulla base delle intese bilaterali fra Stati precedentemente in vigore - dall'altro lato le norme relative al cabotaggio stradale di merci non sono applicate.

Infatti, l'Atto di adesione della Croazia all'Unione europea prevede che per i due anni successivi alla data di ingresso nell'UE, le imprese di autotrasporto stabilite in Croazia siano escluse dal cabotaggio negli altri Paesi membri UE. Trascorsi questi due anni - il 30 giugno 2015 - ogni singolo Stato membro può

chiedere di prolungare il periodo di divieto di altri due anni o può cominciare ad applicare anche ai vettori croati la normativa comunitaria relativa al cabotaggio.

Con circolare del 5 marzo scorso, il nostro Ministero dei Trasporti ha reso noto che il Governo italiano ha espresso alla Commissione europea la volontà di sfruttare la possibilità di proroga, ossia ha scelto di prolungare di ulteriori due anni il divieto transitorio di svolgimento dell'attività di cabotaggio stradale di merci sul territorio italiano, per i trasportatori stabiliti in Croazia.

In altre parole, **fino al 30 giugno 2017 è fatto divieto ai vettori croati di effettuare trasporti in regime di cabotaggio in territorio italiano**.

Attenzione, però: la sospensione delle attività di trasporto in regime di ca-

botaggio fra Italia e Croazia è reciproca: fino al 30 giugno 2017 **neppure gli autotrasportatori stabiliti in Italia potranno trasportare merci in Croazia per i committenti stabiliti in quel Paese**.




Volvo Truck Center

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

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

Strada Ronco, 19
Tortona (AL)
Tel. 0131862618

SCOPRI LA NUOVA GAMMA DI VOLVO TRUCKS

Volvo Trucks. Driving Progress

La telematica per ottimizzare il trasporto intermodale

BluTrack: dalla localizzazione mezzi alla tracciabilità merci

Nel prossimo futuro, **le esigenze di localizzazione satellitare passeranno sempre di più dai mezzi alle merci trasportate.**

La **tracciabilità dei prodotti**, quindi la possibilità di ricostruire il percorso, ad esempio, degli alimenti dai campi alla tavola, sono divenuti nel corso degli ultimi anni fattori sempre più distintivi e capaci di creare valore per la filiera agro-alimentare. Essere in grado di garantire ai consumatori la sicurezza alimentare, l'origine e la qualità dei prodotti, la sostenibilità dei processi produttivi e la coerenza della catena logistica permette di offrire al mercato trasparenza e sicurezza.

Dominare e presidiare la catena logistica di trasporto diviene elemento fondamentale e strategico per preservare l'eccellenza dei nostri prodotti, prevenire frodi e abusi, permettere ai consumatori di essere garantiti nelle loro

scelte.

Stesso discorso vale per altre tipologie di merci sensibili, basti pensare a tutta la cronaca di questi anni relativa al trasporto dei rifiuti o delle merci pericolose.

L'infotelematica e le tecnologie satellitari mettono a disposizione degli operatori del settore soluzioni innovative per il trasporto delle merci, dal produttore al distributore e al consumatore.

Ne è un esempio **il nuovissimo sistema di localizzazione Viasat BluTrack**, disponibile in versione autoalimentata e a filo, configurabile con sensori di temperatura, umidità e fotodiode per la segnalazione dell'apertura dei portelloni, concepito espressamente per il monitoraggio delle merci, indipendentemente dal mezzo di trasporto utilizzato (container, casse mobili, rimorchi, semi rimorchi, vagoni ferroviari, ecc.). Soluzione che offre una serie di van-

taggi indiscutibili a tutti gli attori della filiera, a partire dal consumatore che ha la garanzia puntuale che il prodotto presente sugli scaffali della distribuzione commerciale sia di qualità certificata nella produzione, nel trasporto e nella consegna.

Alcune delle caratteristiche tecniche particolarmente apprezzate di questa nuova soluzione di casa Viasat: l'interfaccia con la **Piattaforma Web Console** (attraverso la quale è possibile monitorare la posizione del mezzo e gli spostamenti avvenuti); presenza sul dispositivo di un **QR-Code** per la tracciabilità della merce o del dispositivo e l'innovativa tecnologia di **triangolazione Cell-based**: in caso di segnale GPS debole o assente (ad esempio, chiuso all'interno di un container), in automatico, il sistema propone la posizione del mezzo, tramite le informazioni identificative delle celle GSM a cui è connesso.

BluTrack
Dispositivo satellitare autoalimentato

- LOCALIZZAZIONE
- PROTEZIONE
- TRACKING
- SENSORI: TEMPERATURA, UMIDITÀ, FOTODIODO APERTURA PORTELLONE

per container, casse mobili, macchinari, rimorchi, semi-rimorchi e vagoni ferroviari (anche in versione alimentata a filo)

VIASAT
First in Safety, Security and Services

800 691 691

fleet.viasatonline.it @viasatonline @viasatfleet
fleet@viasatonline.it f Viasat Group S.p.A.

È Delrio il nuovo Ministro dei trasporti

Dopo le dimissioni di Lupi

Dal 2 aprile è Graziano Delrio il nuovo Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Maurizio Lupi, coinvolto nell'inchiesta giudiziaria sugli appalti per le grandi opere, pur dicendosi estraneo ai fatti, **ha rassegnato le dimissioni** lo scorso 20 marzo.

Subito dopo l'uscita di scena di Lupi, per superare l'impasse **Matteo Renzi ha assunto ad interim, ossia provvisoriamente, il ruolo di Ministro alle infrastrutture e ai trasporti.**

Un *interim* durato pochi giorni, il tempo necessario al Premier per meditare la mossa del dopo-Lupi, molto delicata se si considera l'importanza e la centralità di questo Ministero alla vigilia di Expo 2015.

Alla fine la scelta è ricaduta sul **Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Graziano Delrio**, personalità di fiducia del Premier.

Politicamente, il Dicastero di Porta Pia passa da un Ministro "alfaniano", ossia del Nuovo Centrodestra, ad uno "renziano", ossia del **Partito democratico.**

Ma chi è Graziano Delrio? **Emiliano, classe 1960**, Delrio è **medico** specializzato in endocrinologia, docente e ricercatore universitario.

Dal 2004 al 2013 è stato Sindaco di Reggio Emilia, rivestendo la Presidenza dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani fra il 2011 e il 2013.



È stato Ministro per gli affari regionali nel Governo Letta dal 2013 al 2014, poi designato nel febbraio 2014 Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dal nuovo Premier Renzi, fino alla nomina a Ministro ai trasporti.

"Prima di tutto voglio ringraziare il Presidente del Consiglio per questo incarico - ha riferito ai cronisti Delrio subito dopo il giuramento al Quirinale - Gli italiani hanno bisogno di tante opere, hanno bisogno di vedere che le cose procedono, che vengono fatte bene e che vengono discusse insieme con la massima trasparenza".

La nostra redazione augura buon lavoro al neo Ministro.

Multe senza frontiere

Gli automobilisti stranieri che commettono infrazioni in Italia pagheranno le multe. E lo stesso avverrà in tutta Europa per i veicoli con targa straniera.

È stata finalmente pubblicata lo scorso 13 marzo sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea la nuova **Direttiva comunitaria 2015/413** volta ad agevolare lo scambio transfrontaliero delle informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, per sanzionare le violazioni commesse dai veicoli immatricolati all'estero.

L'Italia dovrà recepire la Direttiva entro il prossimo 6 maggio. Sarà così garantita **parità di trattamento nelle sanzioni tra veicoli nazionali e immatricolati altrove** per le seguenti violazioni del codice della strada:

- eccesso di velocità;
- guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti;
- mancato uso della cintura di sicurezza o del casco protettivo;
- mancato arresto al semaforo rosso;
- circolazione su una corsia vietata;
- uso di telefono cellulare o altri dispositivi di comunicazione durante la guida.

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

Noleggio e comodato di veicoli per il trasporto merci

Istruzioni per l'uso

Con una circolare del 16 marzo scorso, il Ministero dei trasporti ha riepilogato la normativa che disciplina **locazione e comodato senza conducente di mezzi adibiti al trasporto merci**, chiarendone le ipotesi ammissibili. Ecco di seguito una sintesi specifica per l'autotrasporto in conto terzi.

Gli autotrasportatori per conto di terzi possono disporre temporaneamente dei veicoli in locazione e comodato senza conducente, ma **è vietata la cessione di veicoli a titolo di sublocazione o subcomodato**.

I **limiti minimi di massa previsti per l'accesso al mercato** - due veicoli, per le imprese autorizzate all'esercizio con veicoli di massa complessiva superiore a 1,5 ton e fino a 3,5 ton, e un insieme di veicoli per un totale di massa complessiva uguale o superiore a 80 ton, per le imprese autorizzate all'esercizio con veicoli di massa complessiva superiore a 3,5 ton), **non possono essere raggiunti con veicoli presi in locazione**

o comodato.

La **locazione dei veicoli destinati al trasporto merci con massa complessiva a pieno carico superiore a 6 ton**, è ammessa **solo tra imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori** e titolari di autorizzazione all'esercizio della professione.

Il **contratto di locazione** deve essere redatto in forma scritta e contenere i nomi delle imprese locatrice e locataria, i dati identificativi del veicolo locato, la data e la durata del contratto, anche inferiore a trenta giorni. È obbligatorio tenere a bordo camion il contratto, insieme con il certificato di iscrizione dell'impresa locataria - ossia che prende in locazione il veicolo - all'Albo (e al REN se esercita con veicoli di massa complessiva superiore a 1,5 ton). Se il conducente non è il titolare dell'impresa locataria, si deve tenere a bordo anche un documento comprovante il rapporto di lavoro (copia del contratto o ultima busta paga).

Il **contratto di comodato**, di qualunque

durata e debitamente registrato, deve essere esibito all'Ufficio della Motorizzazione Civile competente per la sede dell'impresa che ne chiede l'immissione in circolazione. L'UMC rilascia copia vistata della dichiarazione sostitutiva di certificazione e dell'atto di notorietà, da tenere a bordo. Non è, invece, necessaria la presenza a bordo del certificato di iscrizione all'Albo o al REN.

Tra le fattispecie di locazione e comodato senza conducente analizzate dalla circolare, segnaliamo in particolare:

- Locazione o comodato di veicoli di qualsiasi massa complessiva, immatricolati per uso proprio, ad altra impresa che li utilizza per trasporto merci in conto terzi: **locazione e comodato non ammissibili**.

Non è possibile modificare la destinazione d'uso del veicolo, ossia un'azienda di autotrasporto per conto di terzi può utilizzare soltanto veicoli immatricolati per uso di terzi.

Per la stessa ragione, non sono ammissibili la locazione e il comodato di veicoli di qualsiasi massa complessiva, immatricolati per uso di terzi, ad imprese che intendono utilizzarli per uso proprio.

- Locazione o comodato di veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 ton, immatricolati per uso di terzi a fini di locazione, ad altra impresa che li utilizza per trasporto di merci in conto terzi: **locazione ammissibile e comodato non ammissibile**.

Questo è il caso di soggetti autorizzati all'attività di locazione, ossia socie-



Ecco i "nuovi" costi di esercizio

Il Ministero dei trasporti è tornato ad aggiornare sul proprio sito web i costi di esercizio degli autotrasportatori di merci in conto terzi - gli ex costi minimi - secondo quanto previsto dalla Legge

di Stabilità 2014.

Le **nuove tabelle**, adeguate mensilmente alle variazioni del prezzo del gasolio, non esprimono più la soglia minima del costo di un servizio di trasporto sotto cui è vietato

scendere, ma sono **ridotte al rango di valori indicativi di riferimento non obbligatori**. È così rimessa all'autonomia negoziale delle parti la determinazione di prezzi e condizioni del contratto di

trasporto, anche se stipulato verbalmente. Vettore e committente devono però fissare prezzi e condizioni tali da assicurare un adeguato livello di sicurezza stradale e sociale.

tà di noleggio veicoli, che concedono i propri mezzi in locazione ad imprese di autotrasporto per conto di terzi.

L'autotrasportatore che lo riceve in locazione deve essere iscritto all'Albo - e al REN, se il veicolo ha massa complessiva superiore a 1,5 ton - mentre l'impresa che lo dà in locazione non ha necessità di essere iscritta all'Albo autotrasportatori (deve essere iscritta al REN e all'Albo solo se il veicolo ha massa complessiva superiore a 6

ton).

Non è, invece, consentito il comodato di veicoli immatricolati per uso di terzi a fini di locazione, perché il comodato è per sua natura gratuito, mentre il noleggio è un contratto a titolo oneroso.

- Locazione o comodato di veicoli di qualsiasi massa complessiva, immatricolati per servizi di trasporto cose in conto terzi, ad altra impresa che li utilizza per il trasporto merci in conto

terzi: **locazione e comodato ammissibili**.

Le imprese regolarmente iscritte all'Albo autotrasportatori e - se previsto - al REN, possono sia concedere che prendere in locazione e comodato senza conducente veicoli per il trasporto merci in conto terzi. Condizione necessaria è che chi utilizza i mezzi in locazione o comodato abbia titolo ad esercitare con essi l'attività di autotrasporto.

Albi provinciali degli autotrasportatori

È vicino il passaggio agli Uffici della Motorizzazione

Quando si attendono gli interventi della pubblica amministrazione - si sa - i tempi sono quasi sempre biblici. Non c'è da stupirsi, dunque, se non sia ancora operativo il **trasferimento della gestione degli Albi provinciali degli autotrasportatori dalle Province agli Uffici della Motorizzazione civile** (UMC).

Il passaggio avrebbe dovuto scattare lo scorso anno: la Legge di Stabilità 2014 sanciva entro il 1° luglio 2014 l'entrata in vigore - con Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri - delle nuove modalità di cura e gestione degli Albi territoriali delle imprese di autotrasporto in conto terzi.

Ma a marzo 2015 risultano essere ancora le amministrazioni provinciali a gestire gli Albi. Qualcosa, in realtà, si è finalmente mosso negli ultimi mesi e al momento di scrivere è in via di registrazione presso la Corte dei Conti il tanto atteso Decreto della Presidenza del Consiglio.

Il Decreto, firmato dal Sottosegretario Graziano Del Rio nel gennaio scorso ma non ancora in vigore, dispone il **trasferimento** agli UMC delle competenze relative agli Albi provinciali, **a decorrere dal 1° gennaio 2015**.

In altre parole, da inizio anno sono gli uffici periferici del Ministero dei trasporti sul territorio a dover ricevere le domande delle imprese per l'iscrizione all'Albo, decidere del loro accoglimento, verificare la sussistenza dei requisiti per l'esercizio della professione (onora-



bilità, capacità professionale, capacità finanziaria e stabilimento), curare la tenuta e l'aggiornamento del Registro elettronico nazionale, deliberare le sospensioni, le cancellazioni e i provvedimenti disciplinari, promuovere in ambito locale - insieme con le associazioni di categoria - lo sviluppo e il miglioramento del settore dell'autotrasporto merci. Restano invece in capo alle Province altre competenze, quali la gestione degli esami di accesso alla professione di autotrasportatore e tutte le funzioni legate alle aziende di autotrasporto in conto proprio.

Il Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri stabilisce, inoltre, che all'interno di ogni Direzione generale territoriale del Ministero dei trasporti (Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud) opererà un Comitato interprovinciale per l'Albo, con funzioni consultive.

Ciascun Comitato, chiamato ad esprimere pareri non vincolanti inerenti l'esercizio dell'attività di trasporto merci

su strada, avrà per presidente il Direttore generale e sarà composto da quattro funzionari in servizio presso gli UMC della circoscrizione territoriale della Direzione generale e da cinque rappresentanti delle associazioni di categoria locali aderenti alle associazioni nazionali presenti al Comitato centrale dell'Albo. I componenti di ogni Comitato interprovinciale saranno nominati dal Direttore della Direzione generale e resteranno in carica cinque anni.

Infine, il Decreto stabilisce chiaramente che il **trasferimento delle funzioni non determinerà maggiori oneri per la finanza pubblica**: gli UMC eserciteranno le funzioni trasferite utilizzando il contingente di personale già assegnato, con le risorse finanziarie che il Ministero dei trasporti ha destinato loro a suo tempo.

La preoccupazione espressa dal mondo associativo è unanime: le imprese di autotrasporto corrono il rischio di subire ripercussioni negative durante

il periodo transitorio di trasferimento delle funzioni da un ente all'altro. Senza contare che, nonostante il multipli-

carsi di competenze a carico degli Uffici della Motorizzazione, il personale di tali uffici resterà invariato, con il rischio di

rallentare lo svolgimento delle funzioni a servizio della categoria e di ridurre l'efficienza.

Tempi di guida e di riposo Chiarimenti sulle deroghe all'uso del tachigrafo

La normativa comunitaria sul cronotachigrafo a bordo di autocarri ed autobus è stata in parte modificata dall'entrata in vigore, lo scorso 2 marzo, di alcune disposizioni del Regolamento UE n. 165/2014 (tutte le altre saranno invece applicabili dal 2 marzo 2016).

Il Ministero dei trasporti e il Ministero dell'Interno sono intervenuti con una circolare per chiarire alcuni aspetti della nuova normativa vigente, che modifica il Regolamento CE n. 561/2006, disciplinante periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che

effettuano trasporti di persone e merci su strada.

In particolare, i Ministeri hanno fornito indicazioni riguardanti le deroghe applicabili all'installazione e all'uso del cronotachigrafo e dunque le esenzioni dall'obbligo di rispetto dei tempi di guida e di riposo.

Innanzitutto, non è obbligatorio utilizzare il tachigrafo nel caso di veicoli o combinazioni di veicoli fino a 7,5 tonnellate, con cui il conducente trasporta i materiali, le attrezzature o i macchinari che gli sono utili nell'esercizio della sua professione, entro un raggio di 100 km

dal luogo in cui si trova l'impresa. Il tutto a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.

Si tratta di una deroga molto restrittiva, che non esclude soltanto il trasporto di cose in conto terzi - mai esente dall'obbligo di utilizzo del tachigrafo - ma altre fattispecie. Ad esempio, non rientrano nella deroga, dunque devono rispettare la normativa sul cronotachigrafo:

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

La circolare interministeriale precisa, inoltre, che sono esonerati dall'utilizzo del tachigrafo i veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate impiegati dai fornitori dei servizi postali universali.





Localizza i tuoi mezzi ovunque siano.

Controlla e Risparmia Con Wi-Tek Group.

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

a partire da 0,49€



Richiedi una prova gratuita per 30 Giorni senza impegno.

Wi-Tek
www.wi-tek.it

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

Dumping sociale, piaga europea On. Benifei: "Servono azioni comuni a tutti gli Stati UE"

Pubblichiamo di seguito il contributo trasmessoci dall'eurodeputato **Brando Benifei**, membro della Commissione per l'occupazione e gli affari sociali all'Europarlamento e del Gruppo Socialisti e Democratici. L'auspicio dell'On. Benifei è che i Governi dell'UE intraprendano

iniziative condivise e coordinate in sede comunitaria, allo scopo di contrastare efficacemente le ricadute negative del dumping sociale sull'autotrasporto merci, evitando azioni isolate che rischiano di creare ulteriori discriminazioni fra i trasportatori europei.

Il dumping sociale è un grave problema che si pone oggi a livello europeo e che riguarda potenzialmente tutta l'economia. Naturalmente esso assume proporzioni più rilevanti in ambiti come quello dei trasporti, caratterizzati da una dimensione strutturalmente internazionale.

Il trasporto merci su gomma è stato progressivamente liberalizzato nel corso degli anni, in particolare riguardo al cabotaggio, le cui norme inerenti sono state ridefinite nel regolamento (CE) n.1072/2009 del 21 ottobre 2009. Tuttavia nel tempo si sono manifestati abusi legati in particolare al cabotag-

gio. Sfruttando le differenze fra livelli salariali, sistemi fiscali e normative sul lavoro si sono verificate varie forme di uso improprio, anche attraverso l'utilizzo del lavoro distaccato. Tale fenomeno nel 2014 ha portato la Commissione a emanare la direttiva applicativa 2014/67 "concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno (Regolamento IMI)". L'effetto combinato di queste prati-





carte carburante

carte prepagate

buoni car wash*



* disponibili solo nell'impianto di Boves

sconti riservati a tutti i soci Assotrasporti

Via Santuario 18/C, Boves (CN)
S.P. 661 km 59+352, Murazzano (CN)
Via Firenze 31 - S.P. 31 km 0+536, Feisoglio (CN)
Fraz. Gamellona 10, Sale San Giovanni (CN)
Via Valle Grana 16, San Rocco Bernezzo (CN)

dalla parte dell'ecologia

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

www.saced.com

che scorrette è stato l'innescarsi di una competizione al ribasso fra Stati membri e imprese del settore, che ha portato spesso a scaricare i costi sui lavoratori. Il contrasto delle pratiche illecite risulta particolarmente complesso per la necessità del coordinamento fra ispettori e per difficoltà oggettive, causate ad esempio dalle differenze linguistiche nei documenti degli autisti provenienti da altri Stati membri.

Per contrastare questa situazione molti Stati membri - tra i quali ad esempio è stata particolarmente attiva la Francia - **sono intervenuti per arginare il fenomeno.**

Si sono - ad esempio - fissate tariffe minime salariali, ritenendo doveroso applicare tali norme anche alle imprese estere di autotrasporto quando esse compiono operazioni estere di autotrasporto, come le operazioni di transito, internazionali o di cabotaggio. Si è intervenuti sia per quanto riguarda il salario minimo sia requisiti amministrativi (quali l'autorizzazione preventiva).

Queste regolamentazioni, se da un lato sono giustificate dal contrasto degli abusi, rischiano d'altra parte di limitare la libertà di circolazione nell'Unione. Alla necessità di trovare un punto di equilibrio fra protezione sociale e mantenimento della libera circolazione è ispirata **l'interrogazione orale alla Commissione presentata da Marita Ulvskog, a nome della Commissione per l'Occupazione e gli Affari Sociali di cui faccio parte.**

L'interrogazione, il cui argomento tocca interessi diretti di molti Stati Membri e di un'importante fascia del mercato europeo dei trasporti su gomma, si articola in tre questioni.

Nella prima si chiede alla Commissione di precisare quali disposizioni "di diritto nazionale o unionale" ritenga "applicabili agli autotrasportatori e agli altri lavoratori che forniscono servizi attraverso o in un altro Stato membro" e in che misura "le normative nazionali" possano "regolamentare le operazioni estere di autotrasporto". Si chiede in sostanza un

giudizio sulla validità e sull'estensione di tali nuove normative.

Nella seconda questione si chiede alla Commissione di valutare le operazioni di trasporto svolte in un altro Stato membro dal punto di vista delle condizioni di lavoro, in particolare "per quanto riguarda la direttiva sul distacco dei lavoratori e il regolamento Roma I", che disciplina l'individuazione della legge applicabile, in caso di conflitti di legge in materia di obbligazioni contrattuali civili e commerciali.

Infine si chiede alla Commissione quali provvedimenti intenda adottare per proteggere i diritti dei lavoratori che operano nel settore del trasporto su strada.

Complessivamente **l'interrogazione intende sollecitare la Commissione al chiarimento di alcuni punti controversi che si sono venuti a determinare in seguito al tentativo da parte degli Stati membri di dare una risposta al problema del dumping sociale**, risposta che però rischia di spingersi troppo oltre.

Dal punto di vista politico il problema che si pone è chiaramente quello di trovare il modo di contemperare queste esigenze potenzialmente confliggenti. **Rafforzare la normativa a protezione dei lavoratori ed evitare fenomeni di dumping sociale che scarichino i costi della competizione sui lavoratori** è una priorità, specialmente per il gruppo S&D, ma questo deve avvenire **evitando iniziative non coordinate da parte degli Stati membri che rischiano di reintrodurre una frammentazione del mercato unico.**



"Pumas", nuovo modello di consegna merci in centro città

Intervista all'Assessore torinese Lubatti

Un progetto nato per promuovere **un nuovo modello di logistica e distribuzione merci in città.**

Si chiama Pumas e si inserisce in un programma europeo di cooperazione transnazionale che sostiene lo sviluppo di

una mobilità sempre più sostenibile nell'area alpina.

Per saperne di più, ci rivolgiamo a **Claudio Lubatti, Assessore ai trasporti della città di Torino**, in prima linea nella realizzazione del progetto Pumas.

1. Ass. Lubatti, come nasce "Pumas", quali risorse mette in campo e quali soggetti coinvolge?

Il progetto PUMAS è finanziato dal pro-

gramma Alpine Space, che, nel periodo di tempo tra il 2007 ed il 2013, sta investendo 130 milioni di euro in progetti; il programma promuove lo sviluppo so-

stenibile nelle regioni alpine attraverso specifici piani della mobilità finalizzati a migliorare la vita dei cittadini e favorire lo sviluppo economico in modo sosteni-



bile. Al progetto partecipano 5 nazioni, 6 città e 10 partner e ciascuno sperimenterà una strategia per risolvere i diversi problemi relativi alla mobilità.

I partners del progetto sono:

- **Italia** - Città di Venezia - coordinatore e città di Torino;
- **Germania** - Città di Monaco, Società delle autorità per i trasporti e le tariffe e FernUniversität idi Hagen;
- **Francia** - Camera di Commercio e dell'Industria di Lione e Rhône-Alpes - Agence Régionale de l'Énergie et de l'Environnement - Agenzia Regionale per l'Energia e l'Ambiente;
- **Austria** - Città di Vienna e Istituto Centro-Europeo di Tecnologia CEIT ALANOVA;
- **Slovenia** - Istituto di Pianificazione Urbana della Repubblica di Slovenia - UIRS e città di Nova Gorica.

2. Quali principali vantaggi produrrà il

progetto?

Competitività e attrattività dell'area di programma, accessibilità e connettività, rispetto dell'ambiente e prevenzione dei rischi.

Gli obiettivi generali dell'azione mirano ad un nuovo modello di logistica delle merci nella zona centrale di Torino, verso una maggiore sostenibilità del trasporto merci, per **ridurre l'impatto ambientale della logistica urbana**, con l'obiettivo finale di rendere la nostra città un luogo attraente in cui vivere e lavorare.

Gli obiettivi specifici dell'azione pilota mirano ad un piano organico di mobilità urbana sostenibile che sia in grado di:

- avere obiettivi misurabili per i servizi di distribuzione di buoni in termini di efficienza e risparmio energetico, riduzione dei gas serra e la congestione di area urbana;
- coinvolgere gli operatori logistici, incoraggiandoli ad aderire alla piattaforma attraverso criteri di accreditamento ma rispettando il principio della libera concorrenza;
- incoraggiare il rinnovo di mezzi di trasporto.

3. Quali caratteristiche devono avere gli operatori del settore per poter aderire a Pumas? Quali sono i "comportamenti virtuosi" da incentivare?

Per aderire al progetto PUMAS gli operatori del settore devono:

- utilizzare **veicoli a basso impatto ambientale** (GPL, metano o elettrici) o altri mezzi conformi alla normativa Euro 5, aventi portata a terra al massimo pari a 35 quintali o, a parità di sagoma, a 70 quintali per i veicoli elettrici;
- utilizzare dispositivi elettronici in gra-

do di **tracciare** ed individuare, a distanza, **la posizione del veicolo;**

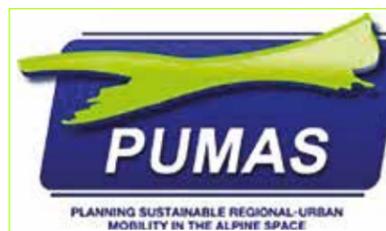
• simulare l'accreditamento delle piattaforme logistiche e dei veicoli eco-compatibili.

4. A che punto siamo con la realizzazione concreta del progetto?

In sintesi:

- maggio - giugno 2014: identificazione ed allestimento del campione di veicoli commerciali da utilizzare nella sperimentazione del progetto pilota;
- giugno - settembre 2014: acquisizione dei dati (tempi, percorsi, percentuali di carico, ecc.) mediante utilizzo del campione veicoli individuato nei mesi precedenti;
- ottobre - novembre 2014: avvio fase di sperimentazione del sistema mediante utilizzo del campione veicoli individuato nei mesi precedenti e previo accreditamento;
- novembre 2014: analisi dei dati e verifica dell'efficacia del nuovo modello di logistica.

Ad oggi ci sono 20 veicoli autorizzati dalla città di Torino che circolano con queste agevolazioni e che ci consentiranno di studiare l'incremento della velocità commerciale che, al momento, si aggira intorno al **20% di velocità commerciale in più.**



NOLEGGIO A BREVE E A LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggior@cuneorent.it

Partner di



It's easier to leaseplan

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

Ferrobonus ed ecobonus

La ricetta 5 stelle per invertire la rotta dei trasporti italiani

Come investire la rotta dei trasporti in Italia? I **deputati 5 stelle della Commissione Trasporti alla Camera** ci propongono di seguito la loro ricetta.

Diminuire il traffico merci su strada al fine di migliorare la circolazione, la sicurezza e il rispetto dell'ambiente: è la strada da perseguire per il trasporto merci in Italia. Una strada ancora lunga da percorrere. In Italia oltre l'80% delle merci viaggia su gomma, una quota ancora troppo alta e a volte non giustificata da carenze infrastrutturali.

Riteniamo che l'intervento statale sia importante per sbloccare il sistema, per cui abbiamo proposto nella Legge di Stabilità un emendamento per **introdurre incentivi per cosiddetti ferrobonus ed ecobonus a sostegno del trasporto su ferro e via mare.**

Come detto, in Italia oltre l'80% delle merci viaggia su gomma, solo il 5-6% su ferro e tendenzialmente su distanze superiori ai 300 km, mentre Francia e Germania 12%, Austria 30%, Svizzera 50%.

Tutto ciò comporta conseguenze negative in termini di consumi energetici di idrocarburi, inquinamento e incidenza sulla circolazione e sulla incidentalità

stradale.

Le aziende scelgono la gomma semplicemente perché è economicamente conveniente a causa di **una politica italiana che da sempre privilegia la gomma al ferro.** Ogni anno arrivano centinaia di milioni all'autotrasporto, incentivi sotto forma di sgravi sul carburante e sulle autostrade e pochi spiccioli al trasporto merci e alla logistica. Passare a un trasporto merci su ferro significherebbe l'avvio di una reale pianificazione logistica distributiva con benefici non solo per l'ambiente e la circolazione stradale ma anche semplificando la vita delle aziende che potrebbero concentrare la loro attenzione sulla qualità del prodotto e su altre variabili di produzione.

Da evidenziare infatti che il 45% dei costi logistici di un'azienda è dato dai costi di trasporto, imponendo a molte aziende (69%) l'impiego di un ufficio dedicato per la pianificazione delle consegne.

Il 40% delle aziende si rivolge a società di trasporto specializzate che solita-

Una ricetta a base di incentivi statali per spostare il traffico merci dalla strada al mare e al ferro, da programmare su base pluriennale al fine di garantirne concreta efficacia.

mente sono quelle più competitive: in termini di costi le loro dimensioni gli consentono di sfruttare meglio di altri le economie di scala.

Quindi **il nostro sforzo è andato verso un tentativo di invertire la rotta** togliendo una parte delle risorse all'autotrasporto e destinandole ad incentivi al trasporto su ferro come il ferrobonus e l'ecobonus ovvero con **contribuzioni assicurate** però, **non alle aziende di trasporto, ma direttamente alle aziende di produzione,** in modo da favorire un utilizzo più efficace del mezzo ferroviario e sotto la condizione di un adeguato monitoraggio delle tariffe applicate dagli operatori ferroviari e dei volumi di traffico assicurati dai clienti finali beneficiari dell'incentivo stesso.

Con l'ecobonus si potrebbero veramente incentivare le "autostrade del mare" utilissime per tutte le **aziende del Mezzogiorno.**

I collegamenti con navi idonee potrebbero portare le merci da Palermo a Genova, con le varie tappe nei porti principali del Tirreno, e su tale direttrice le merci potrebbero arrivare anche a Marsiglia. Anche il mar Adriatico con la linea Brindisi-Trieste e relative fermate intermedie sarebbe una "autostrada" ideale.

Questa ricetta si è già rivelata efficace, perché allora non dobbiamo ripercorrere una best practice?

Ci riferiamo al **ferrobonus erogato nel 2010**, per il quale furono stanziati circa 30 mln di euro. I dati rilevavano un leggero recupero avvenuto nel 2011, molto probabilmente proprio grazie all'incentivo erogato.

Allora perché non insistere? **La direzione era quella giusta ma una tale forma di incentivazione diventa uno spreco di risorse pubbliche se non ha una programmazione di respiro almeno triennale.**



Transpotec Logitec 2015

Va in scena l'edizione del rilancio del settore

Tutto è pronto a Veronafiere per l'edizione 2015 di Transpotec Logitec, in scena da giovedì 16 a domenica 19 aprile.

In un contesto di mercato in lieve ripresa, dopo anni di difficoltà, il Salone dedicato ad autotrasporto e logistica si prepara ad essere **manifestazione strategica per il mercato.**

Il Salone, organizzato da Fiera Milano, coinvolgerà operatori del settore, imprese, associazioni e tutte le realtà della filiera, offrendo un'occasione unica per scoprire le ultime novità di mezzi, prodotti e servizi, oltre che numerosi momenti di aggiornamento, confronto e formazione di cui il mercato, dopo anni di stasi, sempre più sente il bisogno.

Costruito intorno alla figura dell'autotrasportatore e alle sue esigenze professionali, Transpotec offrirà uno spaccato dell'intero comparto.



Non mancheranno le **grandi case costruttrici di veicoli pesanti e commerciali** - parteciperanno DAF Veicoli Industriali, Italscania, Iveco, MAN Truck & Bus Italia, Mercedes-Benz Italia, Citroën Italia, Isuzu Motors Limited e Peugeot Automobili Italia.

In due ampie aree esterne **si potranno mettere alla prova i mezzi**, confrontando modelli ed assetti.

Non solo. In un momento in cui si fa

particolare attenzione al risparmio e alla qualità, a Transpotec sarà possibile scoprire anche una vasta gamma di **veicoli usati**, garantiti nella loro affidabilità.

Oltre agli automezzi, in fiera avranno grande spazio i **rimorchisti.**

Sarà ampia l'offerta di veicoli isotermici, con soluzioni avanzate e proposte innovative rivolte ai comparti food, ortofruttilicolo, florovivaistico, farmaceutico.

Asta Pubblica senza prezzo minimo

Caorso (PC), Italia

14 Maggio 2015 | 8:30

Sito d'Asta: Viale Canada snc angolo SP 10R, 29012 Caorso (PC), Italia



Seguici su facebook:
Ritchie Bros. Italia



2010 IVECO TRAKKER 500 8x4



2006 RENAULT KERAX 420DCI 8x4



2006 MERCEDES-BENZ ATEGO 1218 4x2

Devi vendere macchinari o autocarri?

Contatta Ritchie Bros. per non perdere l'occasione dell'asta di Maggio!

rbauction.it | 0523.818.801

rb RITCHIE BROS.
Auctioneers

tico e medicale. Non mancheranno le altre tipologie di allestimento, dal semplice chassis ai ribaltabili, dai centinati ai cassonati.

Numerose anche le proposte di **componentisti e ricambisti, produttori di pneumatici e oli lubrificanti, allestitori, carrozzieri.**

Ci saranno anche i **produttori di additivi per carburanti, sistemi di controllo delle emissioni e tecnologie per la gestione della flotta.**

Accanto all'offerta espositiva sono in programma numerosi **momenti di in-**

contro, formazione e aggiornamento professionale, organizzati da associazioni, editori e aziende del settore.

Infine, attenta a tutte le "anime" del comparto, la manifestazione darà spazio alla passione e alle emozioni.

Decine di mezzi personalizzati e decorati si potranno ammirare durante tutta la manifestazione grazie a **International Truck Day Show.** In più, le giornate del weekend si animeranno di ulteriori iniziative con l'arrivo dei mezzi di **Highway Truck Team...** spettacolo e divertimento sono assicurati!



Noi di TN saremo al Padiglione 10, Stand M 3.2 Venite a trovarci: tante sorprese vi aspettano!

Anche TN Trasportnotizie sarà a Verona al Transpotec Logitec 2015.

Saremo presenti in qualità di media partner della manifestazione, con **un'ampia area espositiva, lo Stand M 3.2 nel Padiglione 10,** insieme con le nostre testate partner e le associazioni di categoria più vicine alla base.

Venite a trovarci nel nostro spazio: saremo lieti di accogliervi con tante sorprese. Qualche anticipazione?

Ospiteremo un'aula virtuale per fare **formazione continua** principalmente nel campo della sicurezza su strada, tema cardine del Transpotec 2015.

In più, esperti istruttori di guida metteranno a disposizione dei nostri visitatori un **simulatore di guida,** con cui potrete testare la vostra abilità nel condurre un veicolo in condizioni critiche.

Non finisce qui. In collaborazione con **Assotrasporti, Cepi-Uci, Unicoop Trasporti** e altre associazioni vicine alla

**SIMULATORE DI GUIDA,
AULA VIRTUALE DI FORMAZIONE PER LA SICUREZZA,
SEMINARI E CONVEGNI SUI TEMI DI MAGGIORE ATTUALITÀ.
QUESTO E MOLTO ALTRO AL TRANSPOTEC 2015
CON NOI DI TN TRASPORTNOTIZIE...
...NON MANCARE, TI ASPETTIAMO!**

base, e con il patrocinio del **CIRT** (Centro Ricerca Trasporti dell'Università degli Studi di Genova), organizziamo un ricco programma di eventi interni alla fiera: **tre seminari e un convegno per discutere insieme di alcune fra le problematiche più sentite dagli autotrasportatori italiani.** Il tutto per fare del Transpotec un momento di incontro, confronto e riflessione, oltre che di passione e divertimento.

Trovate di seguito maggiori dettagli sugli eventi, cui parteciperanno **illustri personalità ed esperti.** Non mancate!



Rifiuti

Workshop

Incontriamoci, proponiamo, lavoriamo su... trasporto rifiuti. Proposte concrete per ottimizzare la filiera dei rifiuti

Giovedì 16 aprile • Ore 17.00
Sala A • Padiglione 10

Retrofit e bi-fuel

Workshop

Incontriamoci, proponiamo, lavoriamo su... retrofit e tecnologie bi-fuel. Risparmiare si può, grazie alle nuove reti di imprese che rinnovano i trasporti

Venerdì 17 aprile • ore 17.00
Sala A • Padiglione 10

Sicurezza

Workshop

Incontriamoci, proponiamo, lavoriamo su... sicurezza al volante. Formazione e controlli per trasportare merci in sicurezza

Domenica 19 aprile • ore 15.30
Sala A • Padiglione 10

Concorrenza estera, dumping sociale e delocalizzazione

Convegno

La strada è uguale per tutti, la legge no. Costruiamo concorrenza leale in Europa

Illustri esperti e personalità a livello nazionale e internazionale chiariranno le problematiche e le opportunità del trasporto merci stradale legate all'apertura dei mercati in Europa: cabotaggio, concorrenza estera, controlli stradali sui vettori stranieri, dumping sociale, delocalizzazione all'estero e distacco dei lavoratori.

Sabato 18 aprile • Ore 14.30 | Sala 1 • Centro Servizi Bra (passaggio padiglioni 9-10)



Dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano

Insieme per l'autotrasporto, le cooperative e le imprese dell'indotto al Transpotec Logitec 2015

Siamo al
PADIGLIONE 10
STAND M 3.2

Vi aspettiamo!



Verona, 16-19 aprile 2015

Il nuovo Caddy Maxi, un'ottima scelta

L'ultima generazione del Caddy nella versione a passo lungo

a cura di Roberto Gianusso

Poco dopo l'anteprima mondiale del Caddy nella città polacca di Poznan, in occasione del Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra la **Volkswagen Veicoli Commerciali** ha presentato, per la prima volta, anche l'**ultima generazione del bestseller nella versione a passo lungo: il Caddy Maxi**. In undici anni sono stati venduti in tutto il mondo oltre 1,5 milioni di esemplari della generazione precedente e circa un terzo di queste vendite ha interessato la versione Caddy Maxi, più lunga di 47 centimetri.

È sull'onda di questo successo che l'erede del Maxi, con un passo più lungo di 32 centimetri rispetto alla versione corta, intende assolutamente proseguire.

Il Caddy Maxi, con **due file di sedili nel vano passeggeri**, vanta un **volume di carico di 530 litri**. Lo schienale della panca nella terza fila può essere ribaltato e il divano della seconda fila, anch'esso abbattibile, può essere ulteriormente ribaltato in avanti. Questo sistema consente di ampliare velocemente il volume del vano di carico.

All'occorrenza, **entrambe le file di sedili**



posteriori possono essere completamente rimosse: viene così creato uno spazio di stivaggio supplementare senza grandi difficoltà.

Rimuovendo la terza fila di sedili, la capacità può raggiungere i 1.350 litri che possono diventare **3.700 litri** rimuovendo anche la seconda fila di sedili. In questo modo il Caddy Maxi offre 848 litri in più rispetto alla versione corta del Caddy, che arriva a 2.852 litri senza sedili nel vano passeggeri.

Questo significa che il Caddy Maxi, con un volume che arriva a 4,7 m³, in combi-

nazione con il pacchetto sedili Flex-Plus, disponibile a richiesta, può ospitare un carico decisamente maggiore rispetto al Caddy, che già vanta un volume di 3,2 m³.

Nella versione trasporto merci, il Caddy Maxi può raggiungere una portata massima di 1.005 chilogrammi, guidatore incluso.

I nuovi motori, che si distinguono per la tecnologia all'avanguardia, offrono la massima efficienza e sono conformi alla normativa sui gas di scarico **Euro 6**. Alla base delle tre varianti di **turbodiesel TDI** per il Caddy Maxi si trova sempre **un quattro cilindri da due litri**. La gamma di potenza va **dai 75kW/102CV ai 110kW/150CV** della motorizzazione top di gamma.

Per quanto riguarda i **motori benzina**, il Caddy Maxi propone due soluzioni. La gamma va dal **tre cilindri 1.0 TSI da 75kW/102CV**, al **quattro cilindri 1.4 TSI con 92kW/125CV** di potenza.

Numerose e nuove sono le **dotazioni di sicurezza e comfort** presenti sul nuovo Caddy Maxi che proteggono i passeggeri e assistono il guidatore.



LA MIA WEB TV

Sempre disponibile all'indirizzo www.lamiawebtv.it



Merci pericolose e revisioni

Dieci indagati alla Motorizzazione di Treviso

a cura di Giuliano Latuga

Un intero ufficio della Motorizzazione Civile di Treviso sotto indagine da parte della Procura.

Nel mirino della magistratura **presunte irregolarità nell'ambito delle revisioni delle autobotti dedite al trasporto internazionale di merci pericolose**. Sono dieci le persone indagate a vario titolo, dai dirigenti agli impiegati dell'ufficio. Le ipotesi di reato sono di abuso d'ufficio e falso in atto pubblico.

In tutto sono **44 gli episodi contestati** dalla Procura della Repubblica di Treviso in base alle indagini condotte dai carabinieri. In questi giorni le dieci persone indagate saranno sentite in sede di interrogatorio di garanzia. Successivamente saranno valutate eventuali sanzioni o sospensioni della loro attività lavorativa o persino misure cautelari a carico degli indagati.

Le indagini fanno riferimento a presunte irregolarità nell'ambito della certificazione "ADR" necessaria per il trasporto su strada di merci considerate pericolose. A dettare le regole in materia è un accordo internazionale siglato a Ginevra il 30 settembre 1957 e rinnovato successivamente più volte. Gas, sostanze nocive o corrosive, liquidi infiammabili, scorie radioattive: è lunga la lista delle sostanze considerate pericolose e per le quali il trasporto su strada richiede precisi accorgimenti e norme di sicurezza. Sotto la lente della magistratura trevigiana ci sarebbero diverse revisioni con esito positivo effettuate sui mezzi au-

UN INTERO UFFICIO DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE ISCRITTO NEL REGISTRO DELLA PROCURA.

L'IPOTESI: FALSO E ABUSO D'UFFICIO PER PRESUNTI COLLAUDI ALTERATI SU CISTERNE PER TRASPORTO MERCI PERICOLOSE.

L'ENNESIMO PRESUNTO ATTO DI MALAFFARE NELL'AMMINISTRAZIONE PUBBLICA, COSTRINGE LE ISTITUZIONI A RIFLESSIONI DRASTICHE ED INNOVATIVE.

torizzati al trasporto di merci pericolose: è necessario capire se le procedure siano state rispettate o se alcune pratiche siano state "promosse" senza avere i requisiti necessari.

Giova ricordare che il trasporto di merci pericolose in cisterna prevede dei controlli specifici sulle medesime. In modo particolare ogni tre anni (visita triennale) questi grossi bomoloni devono essere sottoposti ad una prova di pressione, costituita dal riempimento degli stessi di acqua e poi messa in pressione per verificare che le valvole, le saldature e le guarnizioni siano in sicurezza.

La nostra esperienza sul campo ci dice che dopo alcuni anni, in media verso la terza verifica, durante queste prove le carrozzerie cominciano a mostrare cenni di cedimento e pertanto vanno riparate con spese molto importanti. Ci sono degli appositi centri specializzati per eseguire queste verifiche, ma il tutto passa sotto il controllo personale di un

funzionario (e diciamo un solo funzionario) della Motorizzazione che poi autorizza il rinnovo del certificato. Ci auguriamo che questa volta non si riveli la solita storia come spesso in passato ha colto ingegneri ministeriali con le mani nella marmellata. Non è il caso di fare di tutta un'erba un fascio, ma se si vuole debellare questa piaga, è necessario intervenire a monte con sistemi che per esempio all'estero, in paesi comunitari, hanno risolto brillantemente attraverso una comunione di vigilanza tra pubblico e privato.

Una vicenda simile aveva riguardato i titolari di una autofficina accusati di aver eseguito le revisioni auto in maniera del tutto virtuale, senza neppure farsi portare il veicolo. Vecchie auto, spesso con qualche problema legato all'età a all'usura (per esempio, i fumi di scarico fuori norma), passavano tranquillamente la revisione "fantasma": nessun controllo, ma via libera da applicare sul libretto di circolazione. Da qui l'accusa agli autori delle revisioni: abuso d'ufficio e falso ideologico. L'esecutore materiale delle revisioni era stato poi condannato a 18 mesi (pena sospesa), mentre il titolare dell'officina assolto.

Ora la vicenda che riguarda la motorizzazione del capoluogo sembra ben più grave, sia per il numero di indagati, sia e soprattutto perché ci sono di mezzo veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose. Il fascicolo con le ipotesi di reato di abuso d'ufficio e falso in atto pubblico è affidato al sostituto procuratore Massimo de Bortoli, che coordina le indagini



effettuate dai carabinieri.

Questa vicenda, che pare non essere la prima e purtroppo nemmeno l'ultima apre **diversi interrogativi sulla modalità di sovrintendere le attività di collaudo e revisione dei veicoli circolanti.**

Che accadano questi fatti sia nel pubblico che nel privato, quando il controllo generale è sempre sotto lo stesso cappello, (la Motorizzazione) vuol dire che chi è chiamato a prendere decisioni in merito è il più colpevole di tutti. Il Ministero avrebbe l'obbligo di convocare i dirigenti della Direzione e di metterli sotto pressione con l'apertura di un tavolo tecnico in cui convocare tutte le parti e le voci coinvolte nella questione.

Personalmente, da Presidente dell'associazione nazionale della categoria dei Responsabili tecnici e certificatori automotivi, invito tutte le associazioni di categoria compresa Assotrasporti, a chiedere con urgenza un incontro con il Ministro per affrontare in modo radicale questa problematica che da altre parti si tenta di arginare: **la corruzione dilagante nelle amministrazioni pubbliche, dovuta al monopolio su compiti di collaudo, revisione, vigilanza e controllo.**

In altri segmenti, dove si è già intervenuti in questa direzione come per esempio con l'applicazione della direttiva Macchine, i risultati sono stati soddisfacenti. Le nuove regole che affidano a enti specializzati privati di supportare l'organo pubblico (ISPESL) nei controlli per le cosiddette macchine pericolose ha quasi azzerato le segnalazioni per fenomeni di corruzione, così come avviene quando c'è la volontà di certificarsi in forma vo-



lontaria (per esempio con la ISO 9001 per la gestione sistema qualità aziendale). Oramai sono rimasti pochi i feudi ministeriali in grado di gestire in totale autonomia migliaia di operazioni tecniche di collaudo e certamente la Motorizzazione è un avamposto agguerrito, ma anch'esso ora totalmente disarmato.

Il lento, ma inesorabile, depauperamento del personale in forza a tutte le amministrazioni pubbliche, insieme a questi fenomeni sempre più frequenti, dovrebbero accelerare un rinnovamento che non può più aspettare.

Oltre ad essere **in ballo la sicurezza stradale e quindi tante vite, sono in ballo le sorti di un settore** che, giova ricordarlo, è stato letteralmente regalato da una cieca amministrazione pubblica, agli organismi privati internazionali.

Tutto questo a discapito delle nostre imprese di consulenza che si sono viste scivolare da sotto il naso centinaia di costruttori che, potendo dal 1995 evitare i tempi diventati insostenibili e la scarsa disponibilità dei nostri enti pubblici, si sono rivolti a enti stranieri sicuramente più dinamici e disponibili di chi pensa che basta avere un cappello in testa per dettare le proprie regole con conseguenze disastrose.

Basta guardare i numeri drammatici che ci appaiono agli occhi.

I verbali di omologazione di un CPA di nostra conoscenza erano stati nel 1998 ben molto oltre le duemila unità, mentre l'anno scorso sono stati di poche decine. Tutto questo senza che le istituzioni abbiamo mosso colpevolmente un dito per rimediare a questo scempio.

Per maggiori info **Businesscar.it - Gli specialisti Automotive**

Via E. Mattei 48/E, 40138 Bologna

Tel: 051 6014990 - Fax: 051 6013599 - Email: info@businesscar.it

Mercedes-Benz Actros 1845 "Culla dell'umanità" Nuovo autoarticolato areografato della flotta tedesca Schumacher

a cura di Roberto Gianusso

Dopo sette settimane di lavoro manuale, 35 litri di vernice e 65 litri di vernice trasparente che hanno trasformato l'Actros in una lezione di storia su ruote, "Culla dell'umanità" ha lasciato il reparto verniciatura dell'**artista Walter Rosner di Mitterteich in Baviera** a fine gennaio per diventare il più recente tra i veicoli dell'**accattivante flotta gestita dallo spedizioniere Josef Schumacher, di Würselen.**

Ultimo di una serie di trattori stradali aerografati che sono stati creati in collaborazione con il produttore di automobili Herpa, con vernici raffiguranti temi della storia.

Il nuovo capolavoro, **un Mercedes-Benz Actros 1845 che ha per tema la storia dell'umanità**, ha preso parte il 16 febbraio scorso al carnevale di Aquisgrana, portando un pò di colore supplementare alla sfilata del lunedì grasso.

La storia inizia sul lato del conducente della cabina GigaSpace del Mercedes 1845. L'impostazione è la **savana africana primordiale**, in cui un gorilla si siede guardando attraverso ai suoi parenti, che già camminano eretti. Due scimpanzé da un albero stanno guardando gli antenati dell'uomo moderno che ha abbracciato l'uso di strumenti di pietra, motivo che si estende per tutta la lunghezza del semirimorchio frigorifero.

Sempre sul lato del conducente, l'uomo



primitivo è alla scoperta del fuoco, l'apprendimento di una varietà di tecniche di caccia e di guardia contro la tigre.

Walter Rosner ha voluto anche mostrare le opere degli artisti della storia, raffigurando alacramente le pitture rupestri consegnate ai poster.

Scorrendo lo sguardo sul disegno del veicolo si possono scoprire anche numerosi altri piccoli riferimenti ai punti salienti della storia della nascita del genere umano: la **teoria dell'evoluzione e religione**, l'emergere della consapevolezza intellettuale nelle vesti di **filosofia**, piuttosto che **le prime grandi scoperte quali la meridiana**, mentre la parte posteriore del rimorchio dispone anche di una panoramica a fatti e cifre.

"Progettare è uno dei requisiti richiesti a

chi fa il mio mestiere - spiega Walter Rosner - ma è con la preparazione di veicoli come questo, che si ha la possibilità di curare i dettagli per rendere curiosa l'intera storia e forse imparare qualcosa nel processo".

I lavori di realizzazione dell'Actros e del suo semirimorchio hanno richiesto circa sette settimane, dal momento che ci sono stati un paio di operazioni da espletare, in particolare sul trattore, partendo da una base di colore bianco. Le parti in plastica sono state trattate, la cabina è stata seppiata ed il telaio sabbiato, quindi è stata stesa una prima mano di primer epossidico per fornire un supporto costante per i colori, e tutto questo lavoro è stato completato a mano.

Si è poi preparata la **creazione a mano libera**, il tema colore generale, con i suoi molti dettagli interessanti, sulla base di pochi schizzi a matita su carta a titolo di riferimento. Infine, un altro processo di smontaggio per consentire una levigatura ripetuta e l'applicazione di un numero di strati di vernice trasparente.

Al momento del suo completamento, il veicolo aveva usato circa **35 litri di vernice di colore** e attorno **ulteriori 65 litri di vernice trasparente.**

Un banner spazzolato sopra il parabrezza rivela che il veicolo appartiene alla ditta di spedizioni internazionali Josef Schumacher in Würselen, azienda che vanta una flotta composta da circa 160 autoarticolati, la metà dei quali sono i veicoli Mercedes-Benz.



LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

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

IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE AI FRATELLI BERTETTO DELLA SARCA, SOCIETÀ AUTOTRASPORTI ROCCA CANAVESE: SOLLEVARE PER PASSIONE, TRASPORTARE PER TRADIZIONE.

a cura di Roberto Gianusso

L'Italia "terra di cavalli", da intendersi non come quadrupedi, bensì come unità di misura di potenze talvolta inimmaginabili, che maghi dei motori hanno saputo tirar fuori da motori progettati e costruiti nel nostro paese. Una favola che ha consacrato il "bel paese" come la terra dei motori, dove si stima ci siano centomila addetti impiegati presso le principali case costruttrici ed oltre cinquecentomila impiegati presso l'indotto, oltre trentamila piccole e medie aziende, che producono pezzi lavorati o semilavorati di ogni genere.

Molte di queste aziende sono concentrate nell'area che si estende a nord di Torino: il **Canavese, terra di officine!** Sono molte le aziende sorte in questa zona, officine che si occupano della realizzazione di parti necessarie per la costruzione di autoveicoli, il cui know-how è così elevato da farle diventare **fornitrici delle più blasonate case costruttrici del mondo.**

Una moltitudine di strutture produttive che per le loro lavorazioni utilizzano **macchine utensili dalle dimensioni ciclopiche** che in alcuni casi possono pesare alcune centinaia di tonnellate.

Nonostante le loro dimensioni queste macchine utensili vengono spostate spesso da un'azienda all'altra a seconda delle lavorazioni. **Il trasporto ed il posizionamento di queste macchine è un'impresa complicata, spesso affidata ad aziende specializzate.** Una di queste è la Sarca di Rocca Canavese.

La **Sarca, Società Autotrasporti Rocca Canavese**, è una solida realtà che opera nel settore da più di mezzo secolo. La storia dell'azienda inizia nel 1945, quan-



do Luigi Bertetto acquistò un Lancia Tre Ro ed intraprese l'attività di autotrasportatore. Da allora tre generazioni si sono avvicendate nell'intento di fornire al cliente un servizio sempre all'altezza della situazione.

I titolari, **i fratelli Bertetto, sono dei veri esperti del settore.** Non importa se il macchinario serve a stampare pistoni in alluminio, a fresare ingranaggi o tornire perni: più il macchinario da spostare è ingombrante più si appassionano al lavoro, meglio se i pesi in gioco sono importanti e se per posizionare il macchinario bisogna procedere con tante manovre. Così abbiamo seguito gli uomini della Sarca durante le fasi di trasporto e posizionamento di una grossa pressa per lo stampaggio a caldo, un macchinario il cui peso totale sfiora i mille quintali, sollevato con due pesanti gru, caricato su un rimorchio, trasportato per una decina di chilometri e posizionato su un basamento pronto per ricominciare la produzione.

I Bertetto sono una vera squadra, ognuno ha un compito specifico, operano da veri esperti quali sono, rispettando i materiali che movimentano, senza sottovalutare i rischi del lavoro.

Gli automezzi della Sarca sono tutti Volvo di ultima generazione, mentre le autogrù sono Ormig, automezzi recenti dotati di ogni tipo di dispositivo di sicurezza.

I motori sono a basse emissioni, per agevolare l'utilizzo all'interno di ambienti chiusi, dato che i lavori vengono in buona parte effettuati all'interno di capannoni... autocarri ed autogrù di diverse portate, in grado di fare fronte anche alle esigenze del cliente più esigente!

**Vorresti raccontare
la tua esperienza?
Contatta Assotrasporti:
Telefono 348 8827231
Email info@assotrasporti.eu**



Dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano



1985 • 2015 Da 30 anni insieme in difesa dei tuoi diritti

La nostra missione

Assotrasporti è capofila di un gruppo di associazioni vicine ai piccoli e medi autotrasportatori. Insieme ci impegniamo ogni giorno e in modo innovativo per:

- **DARE VOCE AGLI AUTOTRASPORTATORI** come te che vogliono impegnarsi attivamente per risolvere le problematiche del comparto e della propria azienda
- **RAPPRESENTARE LA CATEGORIA** presso le autorità, le organizzazioni e gli enti preposti, insieme agli autotrasportatori come te
- promuovere, grazie anche al tuo contributo, ogni iniziativa utile a **RIDURRE I COSTI E AUMENTARE I RICAVI** delle aziende di autotrasporto

Partecipa con noi al rinnovamento

Ti chiediamo di prendere parte al rinnovamento del settore:

- **CERCHIAMO DIRIGENTI IN TUTTA ITALIA** per costruire una squadra composta da chi, come te, vive sulla propria pelle i problemi dell'autotrasporto
- **ASCOLTIAMO LE TUE PROBLEMATICHE** e le esigenze delle aziende di autotrasporto nella tua provincia per trasmetterle alle istituzioni
- **TI COINVOLGIAMO ATTIVAMENTE** portandoti ai tavoli istituzionali locali e nazionali

I beni e servizi che ti offriamo

Ricerchiamo quotidianamente nuove convenzioni e stipuliamo accordi per offrire agli associati una sempre più vasta gamma di **BENI E SERVIZI A CONDIZIONI VANTAGGIOSE:**

- Servizi assicurativi (RC auto, RC vettoriale, RC professionale, soccorso stradale, tutela legale, tutela patente, azienda, casa, famiglia)
- Carte carburante
- Autostrade Italia ed estero
- Traghetti
- Trafori
- Satellitare
- IVA estero
- Convenzioni con officine meccaniche, carrozzerie, elettrauto, gommisti, impianti di carburante locali, aree parcheggio

Tel: 199.302013 - 348.8827231 • Sito web: www.assotrasporti.eu

info@assotrasporti.eu • [Assotrasporti](https://www.facebook.com/assotrasporti) • [ASSOTRASPORTI](https://www.tumblr.com/assotrasporti)

Sistri, le sanzioni non sono un pesce d'aprile Ma il sistema resta non funzionante!

Dal 1° aprile **sono scattate le multe per chi non è in regola con il pagamento del contributo** al sistema di tracciabilità telematica dei rifiuti. Purtroppo non è un pesce d'aprile. Come anticipato sullo scorso numero, con il Decreto Milleproroghe il Governo ha posticipato dal 1° febbraio al 1° aprile 2015 l'applicabilità delle sanzioni per omissione di iscrizione e pagamento dei contributi relativi al Sistri.

La decisione del Governo di posticipare le sanzioni di soli due mesi, considerando anche l'avvio della gara per la nuova gestione previsto per il prossimo giugno, è inutile.

Assotrasporti non è contraria alle sanzioni per inadempienze e appoggia il monitoraggio nella filiera dei rifiuti, ma non in queste condizioni di **assoluta anarchia e inefficienza**.

Il sistema oggi vive soltanto sulla carta, gestito dal Sig. Nessuno, eppure le imprese rischiano multe fino a 15.500 €, una cifra che lievita a 93.000 € in caso di rifiuti pericolosi, mentre dovrebbe funzionare garantendo un'alta efficienza, con tecnologie moderne al minimo costo per le aziende di autotrasporto.

A questo proposito, il Governo ha accolto la richiesta di **eliminare le obsolete black box e chiavette USB**, esattamente quanto già proposto da Assotrasporti in tempi non sospetti, in occasione del tavolo di monitoraggio Sistri del gennaio 2014. In



Tracciabilità dei rifiuti, se ne parlerà al Transpotec 2015

La campagna Assotrasporti contro il Sistri proseguirà al Salone dei trasporti Transpotec Logitec 2015: uno dei momenti informativi e formativi organizzati dall'associazione verterà proprio sulla ricerca di soluzioni fattibili e a costo zero per la tracciabilità dei rifiuti.

Il prossimo appuntamento della **bataglia Assotrasporti vs Sistri** sarà dunque giovedì 16 aprile al Salone internazionale di Verona. Trovate **maggiori dettagli sull'evento a pagina 19**.

quell'occasione l'associazione suggerì di sostituire le black box con i dispositivi di localizzazione satellitare già presenti a bordo veicolo, al fine di **ridurre il numero delle costose apparecchiature sui camion**.

Da allora la lotta di Assotrasporti contro il Sistri non si è placata, trovando riscontri e appoggio nel mondo politico. Tra gli altri l'**On. Patrizia Terzoni**, Segretario della Commissione Ambiente alla Camera, che da tempo si batte contro un sistema che naviga in acque torbide da anni. Con lei Assotrasporti ha instaurato una collaborazione mirata allo scambio operativo di

proposte, che ha permesso la condivisione di comuni obiettivi e il raggiungimento di risultati concreti. Come l'emendamento a firma dell'On. Terzoni che ha portato al rinvio delle sanzioni Sistri. Un rinvio importante, ma di certo non sufficiente.

E la lotta contro il sistema "zombie" non si ferma: avanza la **campagna social #stop-Sistri**, ripresa e condivisa da istituzioni e stampa. E proseguirà al Transpotec Logitec 2015 (si veda il box sopra).

Fino ad allora, Assotrasporti si batterà per posticipare l'inizio delle sanzioni fino a quando il sistema non cambierà: **un servizio si paga solo se è funzionante!**

ASSOTRASPORTI, in collaborazione con il **Consorzio InsiemeDiPiù**,
offre 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

Concorrenza estera sleale in Europa Basta iniziative statali isolate, chi ci rimette siamo noi!

Gli Stati europei attuano singole iniziative per combattere la concorrenza estera sleale, e a rimetterci è il trasportatore italiano.

Dalla normativa francese che vieta il riposo "lungo" a bordo camion a quella tedesca sul salario minimo obbligatorio anche per i trasportatori stranieri.

Il risultato? Un autotrasportatore italiano che effettua trasporti comunitari deve tenere a mente la normativa di ogni Paese europeo, subendo **disagi, costi e oneri burocratici aggiuntivi**.

Ma il problema riguarda anche i trasportatori che non si spostano oltre i confini nazionali, costretti a convivere quotidianamente con il **cabotaggio illegale**, la **delocalizzazione abusiva** e la **concorrenza dei trasportatori dell'Est Europa** che trasportano merci a basso costo nel nostro Paese.

Si capisce, allora, **l'importanza di avere regole comuni in tutti gli Stati membri dell'Unione europea**: migliorare e armo-

nizzare a livello comunitario le diverse legislazioni nazionali contribuirebbe a far sì che l'Italia non sia più terra di facile conquista per gli stranieri.

Proprio per questo le associazioni più vicine e attente alle problematiche della base - **Assotrasporti, Cepi-Uci e Un.i.coop Trasporti** - hanno chiesto **l'intervento diretto e immediato del Governo italiano e della Commissione europea** nei confronti della legge tedesca. Obiettivo?

In primo luogo, arginare le normative di quei Paesi UE, come la Germania, che

per limitare il fenomeno del dumping sociale, finiscono per creare in parallelo disequilibri ed inutili adempimenti burocratici per le nostre imprese di autotrasporto.

In secondo luogo, attuare provvedimenti a livello comunitario volti ad equilibrare ed armonizzare le norme dei singoli Stati con la legislazione europea.

Tale proposta ha già ottenuto un riscontro positivo in passato, quando **Assotrasporti prese posizione, per prima in Europa, sulla legge francese** che vieta il riposo settimanale "lungo" a bordo.

Concorrenza estera e dumping, se ne parlerà al Transpotec 2015

Delle problematiche relative all'apertura dei mercati in Europa - concorrenza, delocalizzazione e controlli sugli stranieri - e delle possibili soluzioni connesse si discuterà anche al Transpotec Logitec 2015.

Verterà proprio su queste tematiche uno dei convegni organizzati da Assotrasporti, sabato 18 aprile. Trovate **maggiori dettagli a pagina 19**.

Amministrazioni torbide Nei trasporti continuano casi di malgoverno

Un ufficio della Motorizzazione Civile sotto indagine per presunte irregolarità nelle revisioni di autobotti dedite al trasporto di merci pericolose. E Assotrasporti chiede trasparenza.

Il caso di cronaca - segnalato da **Giuliano Latuga**, Presidente dell'Associazione nazionale dei Responsabili tecnici e certificatori automotive - torna a mettere sotto la luce dei riflettori il malgoverno, la corruzione e **le irregolarità che le amministrazioni portano avanti da anni, causando disagi che ricadono sugli autotrasportatori**.

In particolare, la vicenda apre diversi interrogativi sulla modalità di sovrintendere le attività di collaudo e revisione dei veicoli circolanti, soprattutto se

adibiti al trasporto ADR.

"Invito Assotrasporti e tutte le associazioni di categoria - sono le parole di Latuga, che da anni collabora con Assotrasporti - a chiedere con urgenza un incontro con il Ministero per affrontare in modo radicale questa problematica, una corruzione dilagante nelle amministrazioni pubbliche dovuta al monopolio su compiti di collaudo, revisione, vigilanza e controllo".

"Quando il controllo generale è sempre sotto lo stesso cappello, in questo caso la Motorizzazione - continua Latuga - vuol dire che chi è chiamato a prendere decisioni in merito è il più colpevole di tutti. Il Ministero avrebbe l'obbligo di convocare i dirigenti della Direzione e metterli sotto pressione con l'apertura

Alle pagine 21 e 22 trovate maggiori dettagli sul caso di cronaca citato

di un tavolo tecnico in cui convocare tutte le parti e le voci coinvolte nella questione".

Una proposta decisamente ragionevole, che da tempo Assotrasporti porta avanti chiedendo **trasparenza nelle istituzioni e tavoli tecnici**, costituiti da esperti e, perché no, insieme agli autotrasportatori.

Oltre ad essere in ballo la sicurezza stradale e quindi tante vite, sono in ballo le sorti di **un settore guidato alla cieca dall'amministrazione pubblica**.

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



Dr. 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.

LEGGE DI STABILITÀ E CONVERSIONE DEL D.L. 133/2014: NOVITÀ PER LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

I recenti interventi normativi (Legge di stabilità per il 2015 e la conversione del D.L. 12 settembre 2014 n. 133) hanno portato importanti novità alla disciplina che regola l'attività delle imprese di autotrasporto.

In particolare ci soffermeremo sugli interventi riguardanti il credito d'imposta relativo all'agevolazione sul gasolio per autotrazione, le disposizioni inerenti la regolarità del mercato dell'autotrasporto e l'utilizzo in compensazione dei contributi per investimenti e formazione.

CREDITO IMPOSTA PER GASOLIO PER AUTOTRAZIONE

All'art. 1, comma 233, la Legge di Stabilità 2015 ha previsto che a decorrere dal 1° gennaio 2015 il credito d'imposta relativo all'agevolazione sul gasolio per autotrazione degli autotrasportatori non spetta per i veicoli di categoria Euro 0 o inferiore.

Viene inoltre rinviata la riduzione delle percentuali di fruizione dei crediti d'imposta prevista dalla L. 147/2013 per il credito d'imposta relativo all'agevolazione sul gasolio per autotrazione degli autotrasportatori. Ed in particolare, viene disposto che per gli anni dal 2014 al 2018 non si applica la riduzione al suddetto credito; di conseguenza, la riduzione del 15% del credito d'imposta

prevista dall'art. 2 del DPCM 20 febbraio 2014 si applicherà dal 1° gennaio 2019. Inoltre in base a quanto previsto dal comma 232, sempre dell'articolo 1 predetto, a decorrere dal 1° gennaio 2019, sarà vietata la circolazione dei veicoli a motore di categorie M2 ed M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0.

DISPOSIZIONI INERENTI LA REGOLARITÀ DEL MERCATO DELL'AUTOTRASPORTO

Ancora esaminando la Legge di Stabilità 2015 sono numerose le modifiche apportate dall'articolo 1, comma 248 al D.L. 25 giugno 2008, n. 112, in particolare all'art. 83-bis.

Sono stati abrogati i commi 1, 2 e 3 con i quali veniva affidato all'Osservatorio sulle attività di autotrasporto il compito di determinare mensilmente il costo medio del carburante per chilometro di percorrenza, con riferimento alle diverse tipologie di veicoli e la percentuale dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi rappresentata dai costi del carburante.

Sono state riviste le disposizioni di cui ai commi 4, 4-bis, 4-ter, 4-quater, 4-quinquies e 5, disponendo:

- che (comma 4) nel contratto di trasporto, non necessariamente in forma scritta, i prezzi e le condizioni possano essere stabiliti in autonomia dalle parti, tenendo conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale;
- in capo al committente (commi 4-bis e 4-quater) l'onere di verificare, in via preliminare alla stipula del contratto,



che i vettori siano in regola con l'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi. Tale verifica, in attesa della fruibilità della delibera del Comitato Centrale dell'Albo Nazionale degli autotrasportatori, si esegue acquisendo l'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali dalla quale risulti che l'azienda è in regola con i versamenti dei contributi assicurativi e previdenziali (DURC);

- che (comma 4-ter) il committente che non effettui la verifica di cui ai sopracitati commi 4-bis e 4-quater sia obbligato in solido con il vettore ed eventualmente con i sub-vettori a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti, dovuti nel limite delle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto. Restano escluse le sanzioni amministrative di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento;
- in caso di contratto non scritto che (comma 4-quinquies) il committente si assuma anche gli oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e delle violazioni del codice della strada relative al contratto di

trasporto stipulato;

- che (comma 5) in presenza di contratto con prestazioni da effettuare in un arco eccedente i trenta giorni sia consentito l'adeguamento del corrispettivo del contratto di trasporto, qualora si siano verificate variazioni sul prezzo del gasolio per autotrazione superiori al 2% del valore considerato al momento della stipula del contratto stesso; in caso del mancato rispetto del termine di pagamento di cui ai commi 13 e 13-bis, il comma 14 prevede l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria nella misura del 10% della fattura, con un minimo di 1.000,00 euro.

Infine, l'articolo 1, comma 249, della Legge di Stabilità 2015, prevede che non possa essere avviata l'azione davanti al giudice civile qualora non sia stato previamente esperito il procedimento di negoziazione assistita disciplinato dal D.L. 132/2014.

UTILIZZO IN COMPENSAZIONE DEI CONTRIBUTI PER INVESTIMENTI E FORMAZIONE

In sede di conversione in Legge del D.L. 133/2014 è stato introdotto l'articolo 32-bis recante specifiche disposizioni

riguardanti il settore dell'autotrasporto. La norma citata permette alle imprese di autotrasporto di beneficiare dei contributi erogati ai sensi del D.P.R. n. 227/2007, art. 2, comma 2:

- lettera c) interventi per favorire modalità di trasporto alternative a quello stradale e l'ottimizzazione della catena logistica;
- lettera d) investimenti per l'acquisto di attrezzature e dispositivi per il miglioramento della sicurezza e l'impatto ambientale del trasporto stradale, sotto forma di credito d'imposta, utilizzabile in compensazione nel Mod. F24.

La compensazione nel Mod. F24 è possibile se ricorrono le seguenti condizioni: l'importo massimo che ogni impresa può utilizzare nel Mod. F24 non può superare i 15 milioni di euro; il Mod. F24 deve essere presentato solamente attraverso i servizi telematici dell'Agenzia delle Entrate.

Sarà la stessa Agenzia delle Entrate a verificare, in fase di elaborazione dei Mod. F24, che l'ammontare dei crediti utilizzati in compensazione non ecceda l'importo del contributo concesso.

Resta inteso che le imprese possono comunque scegliere di avere il pagamento

DGConsulting s.c.
consulenza globale



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

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

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



Sede operativa: Corso Soleri 3, 12100 Cuneo
Tel. 0171 412816 • Fax 0171 426964 • Email amministrazione@dgconsulting.it

diretto della somma, tramite presentazione di un'esplicita richiesta al Ministero dei trasporti.

La possibilità di trasformare il contributo spettante in credito d'imposta è subordinata alla presentazione di apposita comunicazione, secondo modalità telematiche ancora da definire tra l'Agenzia delle Entrate e il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Al credito di imposta di cui si tratta non

saranno applicati i limiti di compensazione previsti dall'art. 1, comma 53, Legge n. 244/2007, pari attualmente ad euro 250.000,00 annuali.

L'articolo 32 bis di cui trattiamo prevede altresì che la trasformazione in credito di imposta possa essere richiesta anche con riferimento ai **contributi spettanti per le iniziative a favore della formazione professionale** (art. 2, D.L. n. 227/2007) ponendo un limite massimo

di 10 milioni di euro e la condizione che il soggetto interessato presenti esplicita dichiarazione di voler fruire del citato credito di imposta.

Inoltre "al fine di assicurare la tracciabilità dei flussi finanziari" il comma 4 del citato art. 32-bis dispone l'obbligo, in capo a tutti i soggetti della filiera dei trasporti, di utilizzare solamente **sistemi di pagamento tracciabili**, indipendentemente dall'importo dovuto.



Ing. ANTONIO DILEO

MERCI PERICOLOSE

Ingegnere dal 1973, è esperto di autotrasporto. Da oltre 35 anni tiene corsi di accesso alla professione di autotrasportatore, corsi per il certificato di formazione professionale ADR, corsi per la Carta qualificazione conducente e corsi per responsabili tecnici di gestione rifiuti.

LE NOVITÀ ADR 2015 - PARTE SECONDA

Sullo scorso numero abbiamo visto che dal 1° gennaio 2015 è entrato in servizio il nuovo ADR 2015.

Tra le novità, 20 nuovi numeri UN, tra i quali una menzione particolare deve avere il seguente:

UN 3509 Imballaggi dismessi, vuoti, non ripuliti

- Codice di Classificazione: M1
- Etichetta: n° 9
- Disposizioni speciali: 663
- Quantità limitata: 0
- Quantità esenti: E0
- Istruzioni di imballaggio: P003 - IBC08 - LP02
- Disposizioni speciali di imballaggio: RR9 - BB3 - LL1
- Contenitori per il trasporto alla rinfusa: BK2
- Categoria di trasporto: 4
- Codice di restrizione in galleria: E
- Disposizioni speciali di trasporto in colli: VC2 - AP10
- Numero di pericolo: 90

Per il numero UN 3509 valgono le seguenti disposizioni.

663. I residui presenti nelle merci classificate con il numero UN 3509 devono essere esclusivamente di sostanze delle classi 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 o 9). In più queste non devono essere:

- materie del gruppo di imballaggio I o cui è stato assegnato "0" nella colonna 7° della tabella A del capitolo 3.2;
- materie classificate come materie esplosive desensibilizzate della classe 3 o 4.1;
- materie classificate come autoreattive della classe 4.1;
- materie che presentano un rischio di radioattività;
- asbesto (ONU 2212 e ONU 2590), poliorodifenili (ONU 2315 e ONU 3432) difenili polalogenati o terfenili polialogenati (ONU 3151 e ONU 3152).

Gli imballaggi dismessi, vuoti, non ripuliti che presentano un rischio principale o sussidiario della classe 5.1 non devono essere imballati insieme ad altri imballaggi dismessi, vuoti, non ripuliti, o caricati insieme ad altri imballaggi dismessi, vuoti, non ripuliti nello stesso container, veicolo o container per il trasporto alla rinfusa. Delle procedure di selezione documentate devono essere attuate sul sito di carico per garantire il rispetto delle disposizioni.

RR9. Gli imballaggi non devono rispettare le prescrizioni di cui al punto 4.1.1.3., secondo cui gli imballaggi, compresi gli IBC, utilizzati per le materie solide che possono diventare liquide alle temperature che si possono verosimilmente verificare durante il trasporto, devono essere in grado di contenerle anche allo

stato liquido.

Devono essere utilizzati imballaggi conformi alle prescrizioni del 6.1.4, a tenuta o dotati di una fodera o di un sacco sigillato a tenuta e resistente alla perforazione.

Quando i soli residui presenti sono solidi che non sono suscettibili di diventare liquidi alle temperature che è probabile incontrare durante il trasporto, possono essere utilizzati imballaggi flessibili.

Quando sono presenti dei residui liquidi, devono essere utilizzati degli imballaggi rigidi dotati di un mezzo di ritenzione (ad esempio materiale assorbente). Prima di essere riempiti e presentati per il trasporto, ogni imballaggio deve essere controllato per verificare che sia esente da corrosione, contaminazione o altri danni.

Ogni imballaggio che mostri segni di indebolimento non deve più essere utilizzato (le piccole ammaccature ed i graffi non sono considerati come segni di indebolimento dell'imballaggio).

Gli imballaggi utilizzati per il trasporto di imballaggi dismessi, vuoti, non ripuliti con residui della classe 5.1 devono essere costruiti o adattati in modo che le merci non possano entrare in contatto con il legno o altro materiale combustibile.

BB3. Per il N° ONU 3509, gli IBC non devono rispettare le prescrizioni di cui al punto 4.1.1.3.

Devono essere utilizzati IBC che soddisfano le prescrizioni del 6.5.5, a tenuta

o dotati di una fodera o di un sacco sigillato a tenuta e resistente alla perforazione.

Quando i soli residui presenti sono solidi che non sono suscettibili di diventare liquidi alle temperature che è probabile incontrare durante il trasporto, possono essere utilizzati IBC flessibili.

Quando sono presenti dei residui liquidi, devono essere utilizzati degli IBC rigidi dotati di un mezzo di ritenzione (ad esempio materiale assorbente).

Prima di essere riempiti e presentati per il trasporto, ogni IBC deve essere controllato per verificare che sia esente da corrosione, contaminazione o altri danni. Ogni IBC che mostri segni di indebolimento non deve più essere utilizzato (le piccole ammaccature ed i graffi non sono considerati come segni di indebolimento dell'IBC).

Gli IBC utilizzati per il trasporto di imballaggi dismessi, vuoti, non ripuliti con residui della classe 5.1 devono essere costruiti o adattati in modo che le merci non possano entrare in contatto con il legno o altro materiale combustibile.

LL1. Per il N° ONU 3509, i grandi imballaggi non devono rispettare le prescrizioni di cui al punto 4.1.1.3.

Devono essere utilizzati grandi imballaggi che soddisfano le prescrizioni del 6.6.4, a tenuta o dotati di una fodera o di un sacco sigillato a tenuta e resistente alla perforazione.

Quando i soli residui presenti sono solidi che non sono suscettibili di diventare liquidi alle temperature che è probabile incontrare durante il trasporto, possono essere utilizzati grandi imballaggi flessibili.

Quando sono presenti dei residui liquidi, devono essere utilizzati dei grandi imballaggi rigidi dotati di un mezzo di ritenzione (ad esempio materiale assorbente).

Prima di essere riempiti e presentati per il trasporto, ogni grande imballaggio deve essere controllato per verificare che sia esente da corrosione, contaminazione o altri danni.

Ogni grande imballaggio che mostri segni di indebolimento non deve più essere utilizzato (le piccole ammaccature ed i graffi non sono considerati come segni di indebolimento del grande imballaggio).

I grandi imballaggi utilizzati per il trasporto di imballaggi dismessi, vuoti, non ripuliti con residui della classe 5.1 devono essere costruiti o adattati in modo che le merci non possano entrare in contatto con il legno o altro materiale combustibile.

BK2. È autorizzato il trasporto in container per il trasporto alla rinfusa.

VC2. Il trasporto alla rinfusa è autorizzato in veicoli chiusi, in container chiusi o in container per il trasporto alla rinfusa chiusi.

AP10. I veicoli ed i container devono es-

sera a tenuta o dotati di una fodera o di un sacco sigillato a tenuta e resistente alla perforazione, e devono essere provvisti di mezzi che permettano di trattenerne il liquido libero suscettibile di sfuggire durante il trasporto, per esempio un materiale assorbente.

Gli imballaggi dismessi, vuoti, non ripuliti con residui della classe 5.1 devono essere trasportati in container per il trasporto alla rinfusa costruiti o adattati in modo che le merci non possano entrare in contatto con il legno o altro materiale combustibile.

Con questo numero UN possiamo classificare e identificare correttamente sacchi che hanno contenuto sostanze pericolose e che sono stati tagliati in piccoli pezzi per essere inviati allo smaltimento, oppure fusti non ripuliti e non chiusi ermeticamente perché danneggiati o ancora contenitori interni (bottiglie o lattine) vuoti non ripuliti.

Questo numero UN si può applicare nei casi di imballaggi vuoti non ripuliti, grandi imballaggi o IBC, o parti di essi, trasportati per smaltimento, riciclaggio o recupero dei loro materiali, escluso ricondizionamento, riparazione, manutenzione programmata, riassetto o riutilizzo.

Questi materiali sono assegnati alla

Trovate la prima parte dell'articolo sullo scorso numero di Trasportonotizie. Ve lo siete persi? Scaricate il TN 1/2015 da trasportonotizie.com o richiedeteci una copia cartacea gratuita! Email: info@trasportonotizie.com • Tel: 0171 412816



**OGNI MERCOLEDÌ
SU RETE BIELLA**

**IL FORMAT DEDICATO
A CHI TRASPORTA**

- LA STORIA
- LE MANIFESTAZIONI
- NOVITÀ DI MERCATO
- ULTIME NORMATIVE

classe 9, numero di identificazione del pericolo 90 e categoria di trasporto 4 (codice di restrizione delle gallerie E). "Imballaggi dismessi, vuoti, non ripuliti" che hanno contenuto merci della classe

4.1 imballati con imballaggi dismessi che hanno contenuto merci della classe 3 con rischio sussidiario della classe 6.1 dovranno essere descritti nel documento di trasporto come UN 3509 Imballaggi

dismessi, vuoti, non ripuliti (con residui di 3, 4.1, 6.1). Lo speditore dovrà inserire nel documento di trasporto: "Trasporto in conformità alle disposizioni della sezione 1.5.1 ADR (M268)".



Avv. GIORGIO PASETTI

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

L'OPINIONE

LA CONSAPEVOLEZZA DI ESSERE CATEGORIA

- PARTE SECONDA -

Per secoli il lavoro non è stato considerato un valore, connotato ad ogni uomo, sì da poter essere fatto valere quale diritto da ogni componente della società, ma è stato fonte di sfruttamento e di obblighi che dovevano essere osservati senza una regolamentazione che lo disciplinasse a tutela di chi prestava la propria opera. Oggi il lavoro, come da articolo 1 della Costituzione, è il principio sul quale "si basa il fondamento della Repubblica". Solo agli inizi del decorso secolo si è giunti alla, sia pur travagliata, costituzione delle prime organizzazioni con le quali gli imprenditori, i dipendenti, gli operatori autonomi, hanno acquisito la consapevolezza della propria identità e del rilievo del ruolo con il quale contribuiscono allo sviluppo economico della società.

Nei secoli scorsi le "corporazioni"

delle varie categorie si erano costituite spontaneamente ed hanno contribuito a sviluppare la civiltà italiana, traducendo nella stessa quei valori di impegno e di capacità della quale i componenti delle stesse erano portatori, riscuotendo la stima e l'apprezzamento dei contemporanei, lasciandoci prestigiose testimonianze delle loro opere delle quali ancor oggi continuiamo ad avvalerci.

Ma oggi il termine "corporazioni" riveste per taluni, estranei alle categorie che con il loro lavoro realizzano per la collettività i benefici propri dell'economia del mercato, quali industriali, artigiani, commercianti, professionisti, un significato deterioro, come se intendessero difendere indebiti privilegi a danno di altri.

Nell'attuale sussistenza di un mercato unico, nel quale occorre confrontarsi

Trovate la prima parte dell'articolo sullo scorso numero di Trasportnotizie. Ve lo siete persi? Scaricate il TN 1/2015 da trasportnotizie.com o richiedeteci una copia cartacea gratuita!

avvalendosi delle particolari capacità di ognuno, solo la consapevolezza dell'unitarietà della categoria può consentire di promuovere e realizzare le iniziative legislative ed economiche che consentano di rappresentare validamente il rilievo che la propria attività riveste per la collettività.

Oggi non si può più agire isolati se si voglia operare con efficacia nell'attuale società nella quale viviamo, si da far valere l'importanza del lavoro che si sta svolgendo. In specie se si tratta di un lavoro che non resta localizzato in un ambito territoriale ristretto, o nell'interesse di poche persone, ma che è tale da venir svolto nell'estensione dell'intero territorio nazionale ed a favore della generalità dei cittadini e degli altri operatori economici.

Le modalità di svolgimento del trasporto merci hanno loro specifiche peculiarità che lo caratterizzano nella continua mobilità, svolta come singolo, affrontando percorsi territorialmente differenziati.

Non vi sono quindi quei problemi di carattere locale che sono propri delle aziende stabilizzate nell'ambito di una propria sede operativa, ma problemi che una singola persona deve affronta-



re percorrendo il territorio. Un tale lavoro non è svolto nella usuale collettività aziendale, o di un ufficio, nel quotidiano coordinamento fra i titolari dell'impresa, i collaboratori ed i dipendenti, con un comune confronto e scambio di idee, ma in completa solitudine.

I problemi dell'autotrasporto non sono risolvibili operando come singoli, ma solo con un'ampia solidale azione rappresentativa degli appartenenti alla categoria, maturando una comune consapevolezza di svolgere prestazioni peculiari per una rete nazionale di forniture alle imprese di ogni settore, costituente la condizione senza la quale ogni attività resterebbe bloccata.

Ma pur tuttavia, giorno dopo giorno, gli autotrasportatori svolgono il loro ruolo del quale i cittadini non sono compiutamente consapevoli.

ARTICOLO 38 DELLA COSTITUZIONE

Ed è appunto dal riconosciuto "diritto di riunirsi" (articolo 17), e dal diritto di "associarsi liberamente" (articolo 18), conseguente alla convergenza di opinioni e di comuni obiettivi, che consegue il principio riconosciuto dal successivo articolo 38, che dispone: "l'Organizzazione sindacale è libera".

Ovvero, quando si amplia e si consolida la consapevolezza che i propri diritti si realizzano operando congiuntamente si costituisce spontaneamente la struttura sindacale di categoria, con la quale si affrontano i problemi propri dell'intera collettività alla quale si appartiene e che, con il proprio lavoro, contribuisce in modo determinante a consentire il lavoro di tutti.

Non si può restare in attesa che siano solo "altri" ad attivarsi per realizzare

quanto la Costituzione, propria di uno Stato di diritto, ci consente di conseguire. È l'impegno di tutti i componenti della categoria che consente di evidenziare, con efficacia, ai livelli istituzionali decisionali la necessità di una disciplina legislativa e di una programmazione economica che sia conforme alle esigenze dell'attuale momento, riconoscendo come l'autotrasporto merci sia una componente funzionale per lo sviluppo della nazione.

La consapevolezza dei diritti di categoria determina la coscienza fra i suoi componenti che l'appartenenza alla stessa consente di realizzarli con l'azione prevista dall'articolo 38 della Costituzione, quale azione sindacale, la realizzazione della quale deve essere avvertita da ognuno come proprio dovere di operare con gli altri per realizzare i propri diritti.



Ing. PAOLO GIOLITTI

SICUREZZA E AMBIENTE

Libero professionista iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Cuneo, è titolare della si.qu.am s.a.s., società di consulenza nel settore della sicurezza sul lavoro e ambiente. Vanta esperienza decennale come consulente ed RSPP esterno in svariate ditte del territorio. È consulente e formatore di Confindustria Cuneo.

D.LGS. 231/01: SISTEMI DI GESTIONE PER LA SICUREZZA SUL LAVORO

Dopo aver introdotto sullo scorso TN Trasportnotizie l'argomento della responsabilità amministrativa per i reati commessi dalle figure di responsabilità aziendali nell'interesse o a vantaggio dell'ente stesso, normata dal D.Lgs. 231/01, in questo numero si approfondiranno quelli che sono gli strumenti disponibili per uscire dall'applicazione di tale normativa e delle sue "pesanti" sanzioni, con riferimento alla sicurezza sul lavoro. Lo strumento più semplice è l'integrazione del modello organizzativo con quanto previsto dall'art. 30 del D. Lgs. 81/08, attraverso protocolli dedicati. Nello specifico occorrerà dimostrare il rispetto dei seguenti requisiti: adempimenti normativi in materia, sia sostanziali (es. requisiti delle attrezzature) che documentali (es. valutazione dei rischi), aspetti organizzativi (es. gestione emergenze, appalti), sorveglianza sani-

taria, informazione/formazione e vigilanza, in particolar modo in riferimento al rispetto delle procedure e delle istruzioni di lavoro ed alla verifica della loro efficacia.

Il sistema di gestione rappresenta invece una modalità più strutturata e completa di affrontare l'argomento. I riferimenti per la sua elaborazione, cioè le linee guida UNI-INAIL per un Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro (SGSL) del 2001 e lo standard OHSAS 18001 del 2007, sono riportati nello stesso articolo 30.

La differenza sostanziale tra le due norme risiede nel fatto che il sistema secondo le linee guida UNI-INAIL non necessita di certificazione da parte di un ente terzo, mentre lo standard OHSAS la prevede.

Nel 2011 la Commissione Consultiva Permanente si è espressa in merito evidenziando come i sistemi elaborati secondo

gli standard suddetti, per essere conformi al dettato dell'art. 30 devono essere integrati con un protocollo disciplinare che identifichi le sanzioni previste per il mancato rispetto delle misure indicate. Successivamente, il D.M. 13/02/2014 ha introdotto le procedure semplificate per l'adozione di modelli organizzativi nelle piccole e medie imprese, costituendone riferimento di pari rango rispetto agli standard riportati. Lo stesso riporta, tra le altre cose, utili indicazioni per predisporre il sistema disciplinare. Per l'implementazione di un sistema efficace devono essere seguite fasi ben definite (pianificazione, attuazione, monitoraggio e riesame del sistema), al fine di garantire e dimostrare la conformità normativa, la gestione dell'attività e perseguire l'obiettivo del miglioramento continuo.

Oltre alla citata efficacia esimente, l'attuazione del sistema comporta importanti vantaggi per l'impresa, così sintetizzabili:

- riduzione dei premi assicurativi;
- prevenzione dell'insorgenza di malattie professionali;

- creazione all'interno dell'azienda della cultura della sicurezza;
- diminuzione del numero e della gravità degli infortuni;
- eliminazione del turnover per la sostituzione degli infortunati e dei malati;
- controllo dell'attuazione degli adempimenti legislativi con diminuzione dei rischi di sanzioni amministrative e penali;
- riduzione delle perdite materiali derivanti da incidenti e interruzioni della produzione;
- soddisfazione delle aspettative dell'opinione pubblica sempre più sensibile nei confronti di questi argomenti;
- miglioramento continuo.

Risulta evidente che per ottenere tali vantaggi è necessario l'impegno di tutti i livelli e di tutte le funzioni aziendali, a partire dalla direzione fino ad arrivare ai



singoli dipendenti.

Altrettanto **fondamentale è l'apporto dei consulenti che devono calare tali sistemi sulle singole realtà aziendali**, evitando l'utilizzo di modalità gestionali valide per "tutte le stagioni", che

determinano **inutili appesantimenti burocratici** e l'ingessamento dell'azienda. In poche parole occorre fare in modo che la salute e la sicurezza dei lavoratori diventino un vero e proprio investimento.



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.

INCIDENTI STRADALI, LA CASSAZIONE CONFERMA LA RISARCIBILITÀ DEL DANNO RIFLESSO

Nel corso degli ultimi anni, la Suprema Corte di Cassazione ha evidenziato un radicale mutamento del cosiddetto **"danno riflesso"**, quel particolare **pregiudizio arrecato ad un soggetto terzo, vittima secondaria del fatto illecito rispetto al soggetto danneggiato**, ma pur sempre destinatario delle conseguenze pregiudizievoli subite da quest'ultimo per effetto dell'altrui condotta illecita. **In un incidente stradale**, ai fini risarcitori, vengono valutati: i danni patrimoniali; i danni biologici; i danni morali. Per **danno patrimoniale** si intende la "diminuzione del patrimonio tramite l'altrui condotta, anche per effetto delle spese sostenute dal danneggiato per la ricostruzione o la riparazione delle cose su cui ha avuto incidenza la causa dannosa, ovvero indirettamente con la perdita o riduzione del reddito o anche con il venir meno di una attesa di gua-

dagno" (Cass., sent. 2368/1984). Il **danno biologico**, invece, consiste nel danno all'integrità fisica, nella modificazione peggiorativa delle funzioni naturali afferenti al soggetto. In particolare, l'art. 139, comma 2, del Codice delle assicurazioni private, definisce il danno biologico come "lesione temporanea o permanente all'integrità psicofisica della persona suscettibile di accertamento medico-legale che esplica un'incidenza negativa sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico relazionali della vita del danneggiato, indipendentemente da eventuali ripercussioni sulla sua capacità di reddito". La risarcibilità del **danno morale**, invece, è disciplinata all'art. 2059 del codice civile, a mente del quale "il danno non patrimoniale deve essere risarcito solo nei casi determinati dalla legge". In merito al danno morale, la dottrina e la giurisprudenza operano una distin-

zione fra l'ipotesi che dal fatto illecito altrui derivi la morte del danneggiato e quella in cui lo stesso subisca solo una lesione.

In particolare, **la problematica dei cosiddetti "danni riflessi" ha trovato un primo ambito di applicazione nei rapporti familiari**, dove i danni subiti dalla vittima producono riflessi sui soggetti conviventi, per via del legame con la vittima stessa.

Un'impostazione iniziale escludeva la risarcibilità dei danni riflessi, muovendo da un'interpretazione letterale e restrittiva dell'art. 1223 del codice civile, il quale dispone che il risarcimento del danno per inadempimento o ritardo deve comprendere sia la perdita subita dal creditore sia il mancato guadagno, in quanto ne siano conseguenza immediata e diretta. **Secondo l'impostazione tradizionale, i pregiudizi subiti dalle vittime secondarie sarebbero prive del presupposto della diretta derivazione del danno dalla condotta del danneggiante.**

Le Sezioni Unite della Corte di Cassazione, con sentenza 26972/2008, sta-

bilvano inoltre che il danno non patrimoniale fosse una categoria generale non suscettibile di frazionamenti e che, pertanto, il danno morale fosse parte integrante del più ampio e generale danno biologico.

Un'apertura verso il riconoscimento della tutela risarcitoria anche ai danni riflessi è stata possibile attraverso l'elaborazione della teoria della "causalità adeguata".

Alla luce di tale teoria, il nesso di causalità è ravvisabile anche quando l'evento rientra nell'ambito di quelli che, secondo una regolarità causale, costituiscono possibile conseguenza della condotta illecita, con esclusione delle sole conseguenze non prevedibili dall'agente. È quindi riscontrabile una condotta illecita colposa, rilevante secondo la nor-

mativa di riferimento del codice civile, quando vi sia la prevedibilità ed evitabilità dell'evento attraverso l'adozione di una condotta diligente.

Da quest'apertura interpretativa discende la **legittimazione degli eredi della vittima ad agire autonomamente per il risarcimento dei danni che, seppure non direttamente riconducibili alla condotta del danneggiante, sono produttivi di ripercussioni negative nella sfera giuridica delle persone più vicine alla vittima stessa.**

Alla luce della citata teoria della causalità adeguata, perciò, è stato possibile offrire tutela ai rapporti tra vittima-danneggiato e soggetti a quest'ultimo legati da un legame di solidarietà, fondato non solo da un rapporto di coniugio ma anche di **convivenza**.

La Corte di Cassazione, III Sezione Civile, con sentenza 24082 del 2011, ha poi decretato **l'autonomia del danno morale rispetto al danno biologico**, stabilendo in particolare che il danno morale riflesso può essere individuato ed identificato indipendentemente dall'insorgere di una patologia.

La II Sezione Civile della Corte di Cassazione si è poi pronunciata, con sentenza n. 811 del 27 gennaio 2015, sottolineando l'autonomia del danno morale, pur in assenza di una specifica offesa di tipo biologico.

Non solo, tale pronuncia ha stabilito che la valutazione del danno morale, inteso come entità autonoma, deve essere effettuata caso per caso, senza che il pregiudizio biologico rappresenti un riferimento assoluto e necessario.



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.

Aziendale e dei Sistemi di Gestione. È Lead auditor di un prestigioso ente di certificazione nei settori logistico e agroalimentare.

I PRINCIPI DELLA FLESSIBILITÀ NELLA NUOVA NORMA ISO 9001:2015

Anche nel settore dei trasporti e della logistica nella creazione dei sistemi di gestione per la qualità, con le precedenti norme, si è ricorso alle procedure come strumento di



difesa per **reagire al meglio alle pressioni del mercato di riferimento.**

Con questo approccio, paradossalmente, si è ridotta la tenuta alle pressioni esterne, ingessando l'azienda.

La motivazione logica di tale considerazione nasce dalla storicità degli eventi e della loro ripetibilità, ma essendo cambiate le condizioni socio-economiche dove ogni azienda opera, bisogna cambiare la propria strategia e le regole di attacco/difesa.

Riassumendo si può affermare che "lavorare per le procedure" implica la creazione di una burocrazia documentale ma soprattutto una forma mentale, in tutti i ruoli aziendali, di rispondere alle sollecitazioni di cambiamento repentino, con la classica delle risposte: "le procedure ci dicono di fare così".

Così facendo si vive nella **fallacia convinzione che creando un sistema ba-**

sato sul passato si possa gestire un presente e un futuro con condizioni completamente diverse.

Chiarito il concetto che "lavorare per le procedure" è come aver conseguito la patente per guidare la "macchina", serve un nuovo paradigma che ci permette di condurre l'azienda in una "gara" con altre competenze e una nuova consapevolezza a tutti i livelli dell'organizzazione. La nuova presa di coscienza deve porre al centro la capacità di leggere, velocemente, i cambiamenti che si stanno per materializzare nel settore di competenza e modificare le strategie che si possono attuare con la "simulazione delle scelte".

Bisogna sviluppare l'intuizione e il conseguente coraggio di cambiare.

Comunicazione, lavoro in gruppo, leadership innovative, innovazione tecnologica e tanto altro allora non sono più astruse tecniche applicate, come mode del momento, slegate dal contesto e senza una vera convinzione del vertice aziendale ma l'elemento per sopravvivere e ancor più svilupparsi in futuro.

Focus: qui Piemonte

Nasce il sito web sui lavori del nuovo Tenda ACIT: "Bene, ma si rispettino i tempi di fine lavori"



Nasce il **sito web dedicato ai lavori di costruzione del nuovo Tunnel di Tenda**.

La presentazione del portale bilingue italiano-francese www.tunneltenda.it si è tenuta a fine febbraio presso la Prefettura di Cuneo.

Presenti l'Anas, il Prefetto, la Regione, la Provincia, i Comuni di Limone, Tenda, Borgo San Dalmazzo e le associazioni di categoria, tra cui l'**Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto**

(ACIT) in rappresentanza degli autotrasportatori.

Tutti hanno apprezzato l'impegno dell'Anas a realizzare un sito web finalizzato a migliorare la **trasparenza delle informazioni** e la **tempestività delle comunicazioni** sull'andamento dei lavori e della viabilità del Tunnel di Tenda, anche alla luce della complessità dell'intervento e della sua durata.

Il sito web descrive l'opera - realizzata dall'Anas, appaltante unica del progetto per



Cuneo, nuovi bandi per le imprese

L'ACIT - Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto informa gli autotrasportatori cuneesi che la Camera di commercio di Cuneo ha presentato e aperto i **bandi 2015 a favore delle imprese della Granda**.

Tra i nuovi bandi camerali, l'ACIT segnala quello che erogherà contributi per corsi di **formazione** volti a promuovere l'aggiornamento professionale di imprenditori, dirigenti, dipendenti e collaboratori familiari.

Tra i bandi in scadenza quest'anno, quelli che erogano contributi per la registrazione di marchi e brevetti, la promozione dei contratti di rete e gli investimenti in tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

Contattate l'ACIT per avere maggiori informazioni su requisiti, modalità di partecipazione, documentazione da produrre e scadenze dei bandi.

ACIT ASSOCIAZIONE CUNESE
INNOVAZIONE NEL TRASPORTO

Sede: Via Bruni 1/A, 12100 Cuneo
Email: cuneo@assotrasporti.eu • Tel: 0171 413146

Associazione aderente a 

Italia e Francia - la tipologia dei lavori e le attività di cantiere in corso.

Il sito promette, inoltre, **informazioni aggiornate in tempo reale relative alla situazione viabile**, per comunicare tempestivamente ogni

limitazione alla circolazione in atto e ridurre così i disagi per i viaggiatori.

Non mancano, però, **dubbi e preoccupazioni relativi alle tempistiche dei lavori** fino ad oggi effettuati e ai tempi indicati dall'Anas per la com-

pleta realizzazione dell'opera.

L'ACIT e le altre associazioni hanno evidenziato il **danno economico** che le aziende della Provincia di Cuneo hanno subito nell'ultimo anno e che rischia di prolungarsi ul-

teriormente.

I rappresentanti ANAS hanno assicurato che i tempi fino ad oggi persi potranno essere recuperati, confermando anche la data di ultimazione dei lavori, prevista per febbraio 2020.

Focus: qui Liguria



800 litri di gasolio di contrabbando Scoperto distributore abusivo a Serra Riccò (GE)

Un **distributore di carburante abusivo è stato scoperto dalla Guardia di Finanza** (GDF) di Genova a Serra Riccò, comune dell'alta Val Polcevera nell'entroterra genovese. L'impianto, situato tra i fab-

bricati di un'impresa edile della zona, vendeva gasolio di contrabbando, senza rispettare né le norme per il trasporto e lo stoccaggio dei combustibili né quelle per la loro commercializzazione, sconosciuta al Fisco.

La scoperta, che risale agli ultimi giorni di marzo, giunge al termine di un'articolata attività di ricerca sul territorio da parte degli uomini della GDF, che avevano fermato per un controllo stradale un'autobotte carica di

gasolio, circolante sulla strada principale di Serra Riccò senza alcuna documentazione a bordo che attestasse la legittima provenienza del carburante.

Da qui la scoperta del **traffico illecito** e l'individuazione

SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



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

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

Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM)

Tel. 0184.50.15.60 - Fax 0184.54.16.66

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

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

SCOTTO
TENDE & TELONI



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

dell'impianto abusivo di distribuzione, il cui serbatoio conteneva 800 litri di gasolio. Al momento di scrivere sono in corso le indagini per stabilire la provenienza del gasolio. Intanto è stato sequestrato il distributore e sono stati denunciati sia il conducente dell'autobotte che il legale rappresentante dell'impresa edile nella cui area sorgeva l'impianto, indagati per il reato di contrabbando.

Il proprietario del distributore abusivo è stato segnalato ai Vigili del fuoco per omessa denuncia dell'ingente quantitativo di prodotto infiammabile detenuto in assenza di necessario certificato. La GDF ha provveduto a



segnalarlo anche al Comune di Serra Riccò per violazioni amministrative connesse alla gestione dell'impianto.

Focus: qui Trentino-Alto Adige



Brennero, traffico merci da gomma a rotaia Alto Adige e Trentino si appellano all'UE

Lo scorso 20 marzo gli assessori provinciali alla mobilità di Bolzano e Trento, Florian Mussner e Mauro Gilmozzi, insieme con la Vicepresidente del Land austriaco Tirolo, Ingrid Felipe, hanno consegnato alla Commissaria europea ai trasporti Violeta Bulc un "memorandum" contenente iniziative concrete che puntano a trasferire il traffico pesante delle merci lungo l'asse del Brennero dalla gomma alla rotaia.

getti di collaborazione transfrontaliera fra Tirolo, Alto Adige e Trentino. Volontà di queste amministrazioni locali è sensibilizzare la Commissione europea alle problematiche e alle sfide che pone il traffico pesante di merci nelle regioni alpine. Il corridoio del Brennero, in particolare, attraversa uno spazio alpino molto sensibile, in cui l'impatto ambientale dei trasporti su strada è circa 3-5 volte superiore rispetto ai territori di pianura. "L'infrastruttura che stiamo realizzando - hanno affermato all'unisono Mussner, Gilmozzi e Felipe - rappresenta una sfida importante: all'indomani della sua conclusione il tunnel del Brennero sarà la più lunga galleria d'Europa. Ma ciò che conta realmente è come verrà utilizzata".

Volete segnalarci notizie o eventi sul vostro territorio? Collaborate con la nostra redazione! Scriveteci o chiamatoci: info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Il traguardo finale è l'intermodalità, "una sfida, in primo luogo culturale, a superare abitudini consolidate, ad avere un nuovo approccio al tema del transito delle merci, specie in un territorio delicato quale è quello dell'Euregio". Consegnando alla Commissaria UE Bulc il memorandum di proposte condivise, l'Alto Adige, il Trentino e il Tirolo chiedono alla Commissione europea di entrare nel merito delle iniziative di intervento, per un

progressivo trasferimento su rotaia del trasporto merci su gomma sulle lunghe distanze, che garantirebbe gli elevati investimenti in materia di infrastrutture e il mantenimento della qualità della vita per la popolazione e lo spazio turistico lungo il corridoio del Brennero. "Noi regioni di montagna - ha dichiarato la Vicepresidente del Land Tirolo Ingrid Felipe - facciamo il possibile per migliorare l'infrastruttura ferroviaria, con innumerevoli iniziative nazionali", ma ciò non basta. Occorrono innanzitutto delle condizioni quadro fissate dall'UE per attuare un equo "modal shift" da gomma a rotaia in tutte le regioni europee.



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



editorialewinner ... al servizio di chi lavora.

Insieme,
abbiamo una marcia in più.



TRANSPOTEC
LOGITEC

SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 16-19 aprile 2015

Registrati su www.transpotec.com e risparmi il 50% sul biglietto!