

Concorrenza sleale: l'Italia si muove, l'Europa approva



IN PRIMO PIANO



Limiti di velocità, ecco come vanno segnalati

pagina 10



On. Catalano: si al dispositivo unico a bordo

pagina 12



"Zombie" Sistri: campagna per lo stop al sistema

pagina 18



Prove tecniche di veicoli, la nuova rubrica TN

pagina 21



Copertura RCA e tutela legale: cosa c'è da sapere

pagina 27



Dal territorio. Focus Piemonte, Liguria, Toscana

pagina 35



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

DAL 2002 SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

LA SODDISFAZIONE DEGLI ASSOCIATI È LA NOSTRA MISSIONE



ASSICURAZIONI

SOLUZIONI MIRATE E VANTAGGIOSE CON PRIMARIE COMPAGNIE ASSICURATIVE

R.C. AUTO



AZIENDA



CASA



FAMIGLIA



TESSERE CARBURANTE



PAGAMENTO PEDAGGI



PRENOTAZIONE TRAGHETTI



...e molto altro!

Via XX Settembre 2, 12100 CUNEO - Tel. 0171 41.31.46 - Fax 0171 42.69.64
info@imprenditorieprofessionisti.it - www.imprenditorieprofessionisti.it

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



SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 8. **NORME E ISTITUZIONI**
- 11. **L'INTERVISTA**
- 14. **EVENTI**
- 16. **LA TUA VOCE**
- 21. **PROVE VEICOLI**
- 23. **SICUREZZA STRADALE**
- 25. **CONSULENTI**
- 25. **Lavoro**
- 27. **Assicurazioni**
- 28. **Qualità trasporti**
- 29. **Legale**
- 30. **Sicurezza e ambiente**
- 31. **Merci pericolose**
- 33. **L'opinione**
- 34. **Fisco**
- 35. **DAL TERRITORIO**
- 35. **Qui Piemonte**
- 36. **Qui Liguria**
- 38. **Qui Toscana**

NUMERO 3 - ANNO 2014

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

Proprietario ed Editore
DG Consulting s.c.

Direttore Responsabile
Secondo Sandiano

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

Collaboratori
Gabriele Borello, Davide Calvi, Antonio Dileo, Roberto Gianusso, Paolo Giolitti, Saverio Nicco, Giuliano Latuga, Giorgio Pasetti, Aurelio Prisco, Giancarlo Tavella

Amministrazione
Ilaria Ponzio, Marcella Farina

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

Pubblicità
Tel. 0171/412816
info@dgconsulting.it

Stampa
Tipolitografia Europa - Cuneo

EDITORIALE

Fabio Rubero



LARGO AI GIOVANI... MA SIAMO SICURI?

"Largo ai giovani" è un'espressione in voga e parecchio (ab)usata da sempre e soprattutto in questo periodo, forse perché governati da un uomo non ancora quarantenne. Si tratta di una invocazione, quasi una supplica, attraverso la quale si invitano le donne e gli uomini più navigati a "farsi da parte" per lasciare spazio alle generazioni dei propri figli e nipoti, quasi come la saggezza, la bravura e le capacità fossero prerogativa esclusiva di chi ancora non fa a pugni con la propria carta di identità e che si perdessero via via con il trascorrere degli anni, come i capelli. In realtà le cose non stanno così e, tra gli altri, è il mondo dell'autotrasporto a dimostrarcelo. Nelle ultime settimane infatti ci sono state due importanti nomine in seno alle più importanti associazioni dell'autotrasporto italiano e nonostante una non ben identificata voglia di novità che scorre nelle vene del nostro paese, ANITA (Confindustria) ha scelto di affida-

re la propria presidenza a Thomas Baumgartner mentre FAI-Conftrasporto ha scelto (ancora) Paolo Uggè. E che dire di Secondo Sandiano e Renzo Erbisti che, con una vitalità che i ventenni di oggi si sognano, stanno portando le associazioni da loro presiedute, Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano, ad essere protagonisti dell'autotrasporto italiano a difesa dei padroncini e delle aziende medio-piccole? L'autotrasporto italiano riparte da questi quattro nomi che in comune hanno sicuramente una cosa: i capelli grigi su una fronte diradata. Di certo non uomini di primo pelo. Sarà un caso o semplicemente la constatazione che non necessariamente giovane è sinonimo di valido e avere sessant'anni o giù di lì non significa essere rincoglioniti? Chiunque pensasse che il sottoscritto scriva ciò in virtù di chissà quale interesse personalistico, sappia che io sono un cosiddetto giovane. Quanto? Più di Matteo Renzi.



Francesca Vinai

Fondi all'autotrasporto

Ufficiale la riduzione a 300 mln per il 2014

È stato firmato a fine maggio il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dell'Economia e delle Finanze, che ripartisce i fondi pubblici da destinare al settore dell'autotrasporto per l'anno in corso.

Ufficiale la riduzione delle risorse alle aziende del settore, passate dai 330 milioni inizialmente stanziati agli attuali 300 milioni di euro.

Si tratta di 100 milioni in meno rispetto allo scorso anno.

Un chiaro segnale che quella dei fondi pubblici alle aziende di autotrasporto è una strada destinata ad essere sempre meno battuta, in favore di altre politi-

che di sostegno al settore.

Nella tabella sottostante trovate la ri-

partizione finale dei fondi 2014 all'autotrasporto.

Destinazione dei fondi	Stanziamenti 2014 (in milioni di €)
Riduzione pedaggi autostradali	131,9
Deduzione spese non documentate delle piccole e medie imprese	113
Rimborso SSN su polizze RCA	22
Investimenti	15
Formazione	10
Fondo di garanzia	8,2

Concorrenza estera sleale

L'Italia si muove e la Commissione europea approva

È noto che nella concorrenza sleale, soprattutto da parte dei trasportatori dell'Est europeo, risiedono molti dei mali che affliggono le imprese

di autotrasporto degli altri Paesi europei, con danni cospicui per le economie nazionali.

Da qui gli interventi che alcuni Stati

dell'Unione europea hanno deciso di adottare per contrastare il dumping sociale nell'autotrasporto.

Ha mosso i primi passi in questa direzione la Francia, seppur con una proposta di legge discutibile, di cui vi abbiamo parlato sullo scorso numero (si veda il box qui a lato).

Belgio, Olanda e Svezia hanno seguito le orme della Francia, predisponendo norme più restrittive su cabotaggio abusivo, riposo in cabina e manomissione dei cronotachigrafi.

In Belgio, con Decreto reale, è stata aumentata da 55 a 1500 euro la multa ai trasportatori che durante i controlli risultino sprovvisti della documentazione atta a dimostrare la regolarità del servizio di trasporto merci in regime di cabotaggio. È previsto il fermo del veicolo per chi non paga subito la sanzione.

In più, è vietato il riposo settimanale di 45 ore a bordo del veicolo, con multa di 1.800 euro per i trasgressori.

Nei vicini Paesi Bassi, è stato adottato un provvedimento volto a prevenire la manomissione dei cronotachigrafi, grave pericolo per la sicurezza stradale, oltre che fattore di alterazione della concorrenza. Sono state infatti inasprite le sanzioni pecuniarie, da 550 a 1.500 euro per gli autisti e da 2.200 a 4.400 euro per le imprese che inducono i dipendenti a truccare gli apparecchi.

In Svezia, infine, una proposta di legge - che potrebbe entrare in vigore il 1° gennaio 2015 - intende contrastare le troppe violazioni alle norme comunitarie sul cabotaggio, intensificando i controlli e aumentando le sanzioni, portate a 40.000 corone (circa 4.400 euro), con possibilità di fermo del veicolo. È anche previsto un sistema di corresponsabilità del committente.

Queste iniziative sono certamente apprezzabili per sbloccare quell'impasse che, giorno dopo giorno, porta sempre più imprese di trasporto a naufragare o le spinge verso la corrente dell'illegalità, creando un burrascoso circolo vizioso.

Ma rischiano di essere iniziative isolate, non coerenti con la normativa europea, con conseguenti discriminazioni nei confronti dei trasportatori di altri Paesi.

È quanto rilevano Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano, le prime associazioni ad aver richiamato l'attenzione della Commissione europea per verificare la compatibilità della proposta di legge francese con la normativa UE e per spingere verso una maggiore armonizzazione delle legislazioni nazionali sui trasporti in regime di cabotaggio.

Nelle lettere inviate ai Governi italiano e francese e alla Commissione europea, le due associazioni italiane avvertono che se non si interverrà velocemente con una linea guida comunitaria che consenta a tutti i Paesi membri di adottare e far applicare armonicamente lo stesso regolamento, gli interventi nazionali discrimineranno le imprese straniere di trasporti, ampliando così quelle differenze che stanno alla base della concorrenza sleale.

Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano chiedono anche al Governo francese di attuare alcune modifiche al testo di legge, al fine di rendere più graduali le sanzioni, considerate eccessive e dannose per i trasportatori italiani che effettuano regolarmente il cabotaggio in Francia. Chiedono infine al Governo italiano un provvedimento analogo a quello transalpino per arginare cabotaggio abusivo e concorrenza sleale.

Sulla scia delle due associazioni italiane di autotrasportatori, la spagnola Fe-

nadismer ha chiesto alla Commissione europea di prendere posizione sulla proposta legislativa francese che vieta il riposo settimanale regolare a bordo camion.

E alla fine qualcosa si è smosso.

È giunta direttamente dal Presidente uscente della Commissione europea José Manuel Barroso la risposta alle richieste delle due associazioni italiane. Ringraziando Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano "per il prezioso contributo", la Commissione europea ne ha accolto i suggerimenti, in linea con l'azione comunitaria prevista.

Barroso fa sapere di aver chiesto alle autorità francesi i chiarimenti auspicati dalle due associazioni, per valutare se siano stati rispettati i principi di proporzionalità e di non discriminazione sanciti dai Trattati europei, riservandosi di avviare una procedura di infrazione nei confronti del Governo francese.

"Accolgo il sostegno da Voi espresso all'ulteriore integrazione del mercato UE



CONTROLLO CARBURANTE - LOCALIZZAZIONE SATELLITARE

- Visualizza la **posizione in tempo reale** dei tuoi automezzi, lo storico dei percorsi e le soste effettuate direttamente sulle mappe di google maps®.
- **Controllo del consumo di carburante** con verifica dei rifornimenti effettuati.
- **Antifurto di carburante.** Invio di sms od email in caso di furto di carburante.

Affidati ai servizi di localizzazione satellitare di Wi-Tek:

- **Canoni mensili di utilizzo "Tutto compreso":** localizzatori gps + sim telefoniche + traffico telefonico.
- **Nessun vincolo contrattuale ed apparecchiature in comodato d'uso gratuito.**

A partire da **14€/MESE** - per **INFO** o per un **TEST GRATUITO**

visitare il sito **www.wi-tek.it** o scrivere a **info@wi-tek.it**

OFFERTA PER TUTTI GLI ASSOCIATI : 2 MESI DI CANONE GRATUITI SU OGNI NUOVA ATTIVAZIONE

Wi-Tek

Wi-Tek Group srls
Via san rocco 37, bra (CN)
tel - fax : 0172-054167
mail : info@wi-tek.it
www.wi-tek.it
www.controllocarburante.it

del trasporto su strada e alla graduale apertura all'accesso ai mercati nazionali dell'autotrasporto - si legge nella lettera della Commissione europea, in cui viene riconosciuto che "non dobbiamo dimenticare i problemi evidenziati nella Vostra lettera: continuano ad esistere società di comodo, a causa della mancata applicazione della normativa intesa a combatterle; i conducenti possono essere soggetti a condizioni di lavoro inadeguate quando operano in trasferta; e le norme sul cabotaggio possono non essere applicate in maniera uniforme". Per questi motivi - annuncia la Commissione - **l'Unione europea "sta valutando la possibilità di modificare la vigente normativa"**, adottando "una proposta intesa a chiarire e a semplificare i regolamenti nel 2015". Sulla base di tali indicazioni, Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano esortano il Governo italiano - in concomitanza con il **semestre di Presidenza italiana in Europa** - a prendere provvedimenti concreti in questa direzione.

Anche Tajani dice sì alle proposte italiane

La risposta del Presidente della Commissione europea Barroso alle richieste delle associazioni italiane degli autotrasportatori Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano si aggiunge a quella di **Antonio Tajani, Vicepresidente della Commissione europea**, nonché Commissario all'Industria e all'Imprenditoria, che a maggio **ha valutato positivamente la piattaforma di proposte Assotrasporti per il rilancio dell'autotrasporto italiano**.



Il Presidente Assotrasporti Sandiano ha incontrato Tajani al Festival del Lavoro 2014, a Fuggi. Ringraziandolo per la sollecita risposta, gli ha consegnato le nuove proposte programmatiche che Assotrasporti e Azione nel Trasporto hanno recentemente presentato al Governo italiano, chiedendo per il semestre italiano "una particolare attenzione all'armonizzazione dei costi e delle normative per l'autotrasporto".

Divieti circolazione in Sardegna e Sicilia

Quali documenti per fruire del divieto posticipato?

Il calendario 2014 dei divieti di circolazione prevede che per i **veicoli pesanti circolanti in Sardegna e in Sicilia e provenienti da altre parti del territorio nazionale**, l'orario di inizio del divieto sia posticipato di 4 ore, purché tali automezzi siano "muniti di idonea documentazione attestante l'origine del viaggio". Proprio su questo punto, il Ministero dei Trasporti ha fatto chiarezza con una circolare del 3 giugno.

Ha precisato che in **Sardegna**, per pro-

vare l'origine del viaggio e poter così godere della deroga oraria, ossia circolare durante le 4 ore successive all'inizio del divieto stabilito a livello nazionale, è sufficiente esibire in occasione dei controlli stradali **una qualunque documentazione idonea a dimostrare la provenienza da altre Regioni italiane**, "senza che assuma rilievo a tale scopo il momento del traghettamento".

Nel caso di autoarticolati, **il posticipo del divieto vale sia per il semirimor-**

chio che per il trattore, anche quando quest'ultimo è già in Sardegna. In altre parole, non conta la provenienza del trattore: se anche giunga sull'isola il solo semirimorchio, il complesso veicolare potrà viaggiare in terra sarda beneficiando della deroga oraria.

Anche in **Sicilia** il divieto di circolazione scatta 4 ore dopo quello previsto altrove per i mezzi pesanti che provengono da altre parti d'Italia, muniti di idonea documentazione circa l'origine del viaggio. Fanno eccezione i veicoli che giungono con traghetto dalla Calabria attraverso i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

Il Ministero ha chiarito che **la documentazione** da esibire per godere della deroga oraria **deve dimostrare** non soltanto **che il veicolo ha iniziato il viaggio nel resto d'Italia**, ma anche che ha effettuato il traghettamento **da un porto diverso da quelli di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni**.



Newton, il primo autocarro 100% elettrico in Italia

Trasporta merci a Milano e nel Nord Italia

Porta il nome del celebre matematico e fisico inglese Isaac Newton, **il primo autocarro per il trasporto merci completamente elettrico in Italia**.

Newton è stato presentato a inizio giugno nella sede della Provincia di Milano, che ha patrocinato l'iniziativa della società di trasporti lombarda con origini scandinave, Niinivirta Transport. L'azienda ha scelto di installarlo per effettuare le **consegne nel centro di Milano**, con raggio di azione **nelle province di Milano, Lodi, Crema e Cremona**.

Questo veicolo ad emissioni zero è particolarmente adat-

to al trasporto merci nelle zone a traffico limitato, alle quali può accedere a qualsiasi ora del giorno e della notte, superando le restrizioni imposte ai veicoli a

motore tradizionali.

Newton è un **autocarro medio-pesante** costruito dall'azienda britannica Smith Electric di Newcastle, di **10 tonnellate di peso a pieno carico**, lungo quasi 9 metri e alto più di 3 metri. Può raggiungere una **velocità massima di 85 km/h**.

È un mezzo a propulsione completamente elettrica, dotato di batterie agli ioni di litio e capace di un'**autonomia di 200 chilometri** al 50 per cento del carico massimo. Il tempo di ricarica da 0 a 100% è di circa 8 ore a 63 ampère. Il **costo** di un autocarro elettrico come Newton? 160.000 euro.



Austria, modifiche alla circolazione dei camion

Vietato transitare in autostrada sulla 3ª o 4ª corsia

Dal 1° giugno 2014 in Austria sono in vigore nuove regole per la circolazione dei mezzi pesanti.

Ai veicoli industriali con massa complessiva superiore a 7,5 tonnellate è imposto il **divieto di transito permanente nella corsia più a sinistra su tutte le autostrade e superstrade a 3 o 4 corsie**. In pratica, in una tratta a 3 corsie i mezzi pesanti non possono circolare nella terza, in una tratta a 4 corsie nella quarta più a sinistra.

Nessuna modifica, invece, è stata apportata alla circolazione dei veicoli industriali sulle autostrade a due corsie, per le quali restano vigenti soltanto i divieti di sorpasso nei tratti di volta in volta indicati.

L'Asfinag, società austriaca che gestisce le concessioni autostradali, ha lanciato una campagna per informare i vettori di trasporto merci e gli autotrasportatori della novità, con **avvisi pub-**



blicati anche ai valichi di frontiera sul confine Austria-Italia.

In ogni caso, le autostrade interessate dal nuovo divieto costituiscono una piccola parte delle rete stradale austriaca: su un totale di 2178 km di autostrade e superstrade, 700 sono a 3 corsie e solo 40 a 4 corsie.

Alla base della nuova regola di circolazione per gli automezzi pesanti, l'esigenza di maggiore **sicurezza stradale**. Secondo il Ministro austriaco ai Trasporti Doris Bures questo divieto sulle

autostrade a 3 o 4 corsie migliorerà sia la sicurezza stradale che la **fluidità del traffico**, riducendo i rischi derivanti dai cambi di corsia dei mezzi pesanti.

In effetti, un recente studio del Consiglio austriaco di Sicurezza Stradale (KFV) ha evidenziato che i camion sono coinvolti in incidenti autostradali più spesso rispetto alle auto. Più precisamente, risultano implicati nel 22% degli incidenti totali nel 2013, con una percentuale rilevante sulle autostrade a 3 e 4 corsie.

Il Ministero taglia strutture e personale

Riassetto organizzativo interno

Con l'entrata in vigore, il 23 maggio scorso, del Decreto del Presidente del Consiglio 72/2014, il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** ha subito una riorganizzazione interna e una razionalizzazione del personale.

Sono state, infatti, modificate la struttura e le competenze dei Dipartimenti e di alcune Direzioni Generali e ridotte del 20% le strutture dirigenziali. I due Dipartimenti ministeriali - Infrastrutture e Trasporti - registrano lievi modifiche rispetto al passato, diventando:

- **Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informatici e statistici** (ex Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali e il Personale);
- **Dipartimento per i Trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale** (ex Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici).

Su proposta del Ministro Lupi, il Consiglio dei Ministri ha riconfermato la nomina di Capo Dipartimento per i Trasporti all'Ing. **Amedeo Fumero**, mentre al vertice del Dipartimento per le Infrastrutture si insedia il Dott. **Paolo Emilio Signorini**.

I due Dipartimenti si articolano in sedici Direzioni generali, contro le 19 di prima. Segnaliamo, all'interno del Dipartimento per le Infrastrutture, la nuova

Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, che prende il posto della "vecchia" Direzione Generale per le Infrastrutture Stradali.

Il Dipartimento per i Trasporti - al cui interno opera il **Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori** - si compone di Direzioni di primaria im-

portanza per il comparto dell'autotrasporto, quali:

- Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, che funge da raccordo con il Comitato centrale dell'Albo;
- Direzione generale per la motorizzazione;
- Direzione generale per la sicurezza stradale.

Avvio in sordina per il nuovo Albo

Si è riunito per la prima volta lo scorso 18 giugno il neo costituito Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori.

Avviati gli ingranaggi dell'Albo, dunque, anche se in sordina. Nessuna notizia, infatti, è trapelata sulla prima riunione del Comitato centrale, su chi vi abbia partecipato e su quel che sia stato discusso.

Sappiamo soltanto che tra i punti all'ordine del giorno c'erano **la necessità di rimettere in moto il Centro di elaborazione dati (Ced)** - indispensabile per la gestione telematica delle quote di iscrizione all'Albo e dei rimborsi dei pedaggi, oltre che del sito web dell'Albo - e **la nomina del Vicepresidente** - carica espressa da un rappresentante delle associazioni di categoria - poi saltata per mancato raggiungimento dell'accordo tra le parti.

In attesa delle nomine dei vertici, resta Presidente *ad interim* del Comitato centrale Amedeo Fumero, già Capo Dipartimento Trasporti al Ministero, cui spettano funzioni di ordinaria amministrazione, tra cui il compito di convocare e presiedere le riunioni.

E poi resta aperta la questione di trasferire **la gestione degli Albi provinciali agli uffici della Motorizzazione**, che era stata prevista entro giugno.

Certezze poche, insomma. Il guaio è che **i problemi del comparto restano irrisolti, mentre l'organo preposto a guidarlo sembra disposto a lasciar passare (dopo una primavera sonnolenta) anche l'estate...**

Authority dei trasporti

Un passo avanti... e uno indietro

L'Autorità di regolazione dei trasporti dovrà essere completamente operativa entro settembre.

È quanto chiede la Commissione europea all'Italia nelle raccomandazioni formulate a inizio giugno.

Il nostro Paese è stato esortato ad adottare provvedimenti che garantiscano il **pieno e pronto funzionamento dell'Authority dei trasporti entro settembre 2014**.

Così l'Authority, ufficialmente in funzione dallo scorso 15 gennaio, ha costituito un "Advisory board", ossia un **consiglio consultivo di 9 tecnici** - scelti tra professori universitari ed esperti di formazione giuridica, economica e ingegneristica - che elaboreranno analisi e studi a supporto del lavoro dell'Authority. La prima riunione del nuovo consiglio si è tenuta il 19 giugno a Torino.

Un piccolo passo in avanti verso una

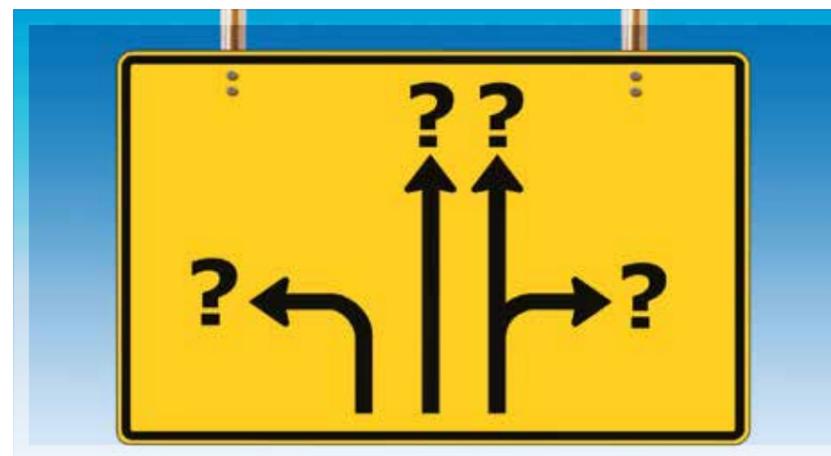
compiuta operatività.

Sennonché, poco dopo si è fatto un passo indietro. Fra le disposizioni del Decreto sulla Pubblica amministrazione (Decreto-Legge 90/2014) del 24 giugno scorso, se ne conta una (art. 22, comma 9) che stabilisce l'accorpamento presso una sola sede dei seguenti organismi indipendenti:

- Autorità di regolazione dei trasporti;
- Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico;
- Autorità per le garanzie nelle comunicazioni;
- Commissione di vigilanza sui fondi pensione;
- Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali.

Entro il 30 settembre il Ministero dell'economia, tramite l'Agenzia del demanio, dovrà individuare uno o più edifici contigui da adibire a **sede comune per tali Autorità**, che vi dovranno trasferire i propri uffici entro il 30 giugno 2015.

Il tutto dopo la lunga battaglia per portare l'Authority dei trasporti a Torino...



I Ministri dei trasporti dell'arco alpino riuniti a Lipsia

Si è tenuta a Lipsia lo scorso 21 maggio la Conferenza biennale dei Ministri dei Trasporti dei Paesi dell'arco alpino - Italia, Francia, Svizzera, Liechtenstein, Germania, Austria e Slovenia - a cui la Commissione europea ha partecipato in qualità di osservatore.

La Conferenza è organizzata nel quadro del cosiddetto "Processo di Zurigo", volto alla cooperazione dei Paesi alpini nel settore trasporti. Infatti, nel 2001 dopo una serie di gravi incidenti verificatisi in alcuni tunnel stradali, tra cui la galleria del San Gottardo, i Ministri dei

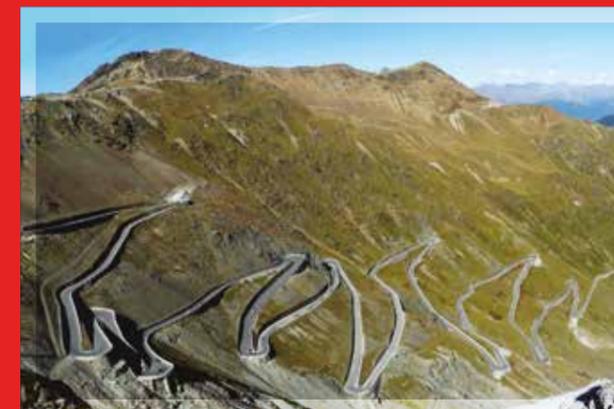
Trasporti dei Paesi dell'arco alpino hanno sottoscritto su iniziativa della Svizzera la "Dichiarazione congiunta di Zurigo", con l'obiettivo

di **sviluppare strumenti di gestione del traffico, ottimizzarne il trasferimento su rotaia e aumentare la sicurezza stradale nella re-**

gione alpina.

A Lipsia i Ministri sono stati informati sulle attività di ricerca e accertamento svolte dai gruppi di lavoro durante il biennio di presidenza della Germania, hanno discusso i risultati dei rapporti e indicato le attività da svolgere nel prossimo biennio, durante il quale sarà la Slovenia a tener la presidenza di turno.

Fra i principali temi di discussione, lo strumento di gestione del traffico pesante di merci Toll+, gli impatti ambientali, le offerte di trasporto combinato e l'incidentalità nell'area alpina.



SOGGETTO ABILITATO DAL MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI

Prime verifiche e verifiche periodiche successive a norma di legge su apparecchi di sollevamento persone e materiali

Piemonte: 12100 Cuneo, Via Statuto 6 - Tel. 0171.630957

Lombardia: 22100 Como, Via Bellinzona 39 - Tel. 031.2241105

Veneto: 36100 Vicenza, Via Zamenhof 817 - Tel. 0445.550626

Cell. 348.1860157 - Web: www.aval srl.it - Email: info@aval srl.it



Multe per eccesso di velocità

La Cassazione indica come vanno segnalati i limiti

Un **conducente** viene **multato** tramite **autovelox** per viaggiare su una strada statale a 60 km/h. Secondo il Comune che l'ha sanzionato, stava viaggiando 10 km/h oltre il limite.

L'automobilista si oppone davanti al giudice lamentando l'insussistenza del limite di velocità di 50 km/h, poiché il segnale che poneva questo limite era apposto 200 metri prima di uno svincolo sulla statale, mentre l'autovelox era posizionato 150 metri dopo lo svincolo. Sostiene che **dopo l'incrocio per lo svincolo il segnale di limite di velocità avrebbe dovuto essere ripetuto** e che, data la sua assenza, una volta superata l'intersezione valeva il limite ordinario previsto per quel tipo di strada, ossia 90 km/h.

Secondo il Comune, invece, era da ritenere vigente il limite dei 50 km/h imposto dal segnale anteriore allo svincolo, poiché per ripristinare il limite ordinario di velocità valevole per quel tipo di strada deve essere usato il segnale "fine limitazione velocità", in tal caso assente.

La controversia fra il conducente e il Comune è finita sul banco della Corte di Cassazione.

Con un'**Ordinanza** depositata a fine maggio, la Cassazione ha espresso un principio di diritto che sintetizziamo nel box in alto a destra.

"Poiché, ai sensi dell'art. 104 del Codice della Strada, i segnali di divieto devono essere ripetuti dopo ogni intersezione, la limitazione di velocità imposta da un segnale precedente l'intersezione viene meno dopo il superamento dell'incrocio, qualora non venga ribadita da nuovo apposito segnale.

In mancanza di tale nuovo segnale, rivive la prescrizione generale dei limiti di velocità relativi al tipo di strada, salvo quanto disposto da segnali a validità zonale o da altre condizioni specifiche".

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!



Sen. Panizza: "Tasse e burocrazia strozzano i trasportatori"

Sì a maggiori controlli... ma con buon senso!

Intervistiamo il **Sen. Franco Panizza** (Gruppo per le Autonomie), membro della **8ª Commissione Lavori Pubblici** al Senato, sul momento che vive l'autotrasporto.

Il Senatore punta il dito contro concorrenza sleale e cabotaggio, pur ammettendo che non sono questi i soli fattori che contribuiscono a decimare le nostre aziende di autotrasporto. Pressione fiscale, regime dei costi minimi e troppa burocrazia hanno una buona dose di responsabilità.

Panizza dice anche sì alla proposta Assotrasporti-Serracchiani di regolamentare gli intermediari nell'autotrasporto, senza escludere dall'Albo quelli che operano con propri veicoli.

Una ricetta per la ripresa? Questi gli ingredienti: ridurre la tassazione, investire nel trasporto intermodale strada-rotta, premiare le imprese che scelgono l'innovazione, incentivare l'utilizzo delle autostrade con tariffe agevolate per i trasportatori e incrementare i controlli su strada. Con un pizzico di buon senso per i trasportatori onesti che sfiorano di poco i tempi massimi di guida...



1. Sen. Panizza, dal 1° luglio l'Italia tiene la Presidenza dell'Unione europea nel secondo semestre 2014. Un'occasione da non perdere per ridare slancio al trasporto europeo e italiano, non crede?

Sono convinto che **questa deve essere l'occasione giusta**. Oggi l'autotrasporto italiano rischia di soccombere sotto il peso della **concorrenza sleale** e del **cabotaggio**.

Tutti sanno che le condizioni in cui opera il sistema italiano, sia per l'**abnorme tassazione** che per i vincoli cui è sottoposto, non consentono alle nostre

Aziende di essere competitive con altre realtà europee e, ancor peggio, con quelle extraeuropee.

Se non vogliamo che spariscano migliaia di aziende con tutti i loro dipendenti dobbiamo intervenire urgentemente.

A cominciare da una **revisione del regime dei costi minimi** che ha dimostrato di non funzionare e di mettere fuori mercato le aziende, facendole in molti casi fallire.

2. A fine maggio è stato firmato il Decreto che ripartisce i fondi pubblici destinati all'autotrasporto nel 2014. Ritiene che il sistema dei "fondi a

pioggia" erogati ogni anno al settore sia efficace o che vada riformato o superato?

Sono stato tra i parlamentari che si sono battuti sia per finanziare adeguatamente il fondo per l'autotrasporto che per mantenere la **detraibilità sulle accise**.

Tuttavia prendo atto che per pagare il bonus di 80 euro, ancora una volta è stata scelta la strada più breve che è quella di utilizzare anche la leva delle accise.

Io credo sia giunto il momento di rendersi conto che un sistema di trasporti

ATTESTAZIONE DI CAPACITÀ FINANZIARIA PER AUTOTRASPORTATORI

RILASCIAMO ATTESTAZIONI DI CAPACITÀ FINANZIARIA

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

info@assotrasporti.eu

348.8827231



Corso Soleri 3, 12100 Cuneo
www.assotrasporti.eu

INGRANATE LA MARCIA...CHIAMATECI E ASSICURATEVI!

FUEL FACTOR

guadagnare viaggiando

8%

risparmio carburante minimo garantito
NON E' UN ADDITIVO

Una recente scoperta della biofisica al servizio degli AUTOTRASPORTATORI

www.factor-systems.it

distribuito in esclusiva da:
FACTOR SYSTEMS
Sede Legale: Corso Carlo e Nello Rosselli, 63 - 10129 Torino
Dir. Comm.: Corso Giulio Cesare, 334/29 - 10154 Torino
Tel./Fax: 011/2631700 - info@factor-systems.it
Mobile: 388/7995425 - 389/0278809

efficace è indispensabile per un comparto che vuole crescere e garantire servizi di qualità. Contestualmente dobbiamo investire di più sulla **combinazione gomma-rotai** e sul trasporto intermodale.

Ma il vero nodo è agire sulla leva fiscale. Dobbiamo **detassare** gli immobili strumentali e chi assume giovani, chi investe sul mercato estero, chi fa seriamente logistica e mette in campo soluzioni competitive: **dobbiamo premiare chi innova**.

Al contrario, oggi in Italia si carica di tasse e di burocrazia chi investe, chi rischia, chi assume. Col paradosso che ad essere penalizzate sono le imprese virtuose.

3. Nelle scorse settimane la Responsabile PD per i trasporti e le infrastrutture Debora Serracchiani, sulla scia di quanto proposto da Assotrasporti, ha suggerito di risolvere la questione del bagarinaggio introducendo una sezione speciale dell'Albo autotrasportatori, in cui regolamentare e iscrivere le aziende iscritte all'Albo che operano come intermediari. Come valuta la pro-

posta?

Sono d'accordo sul fatto che vada regolamentata l'attività degli intermediari.

Vanno osteggiate le mere speculazioni, ma non le agenzie di trasporto quando posseggono mezzi ed operano direttamente nel settore.

In questo caso sono indispensabili per far lavorare anche chi non ha una struttura tale da reggere un'organizzazione logistica su vasta scala.

4. Recenti casi di cronaca hanno portato alla ribalta la questione dei pedaggi autostradali non pagati da alcune aziende di autotrasporto e l'esigenza di controlli efficaci. Secondo Lei, prevenzione e sanzioni più efficaci quanto potrebbero incidere sull'abbassamento generale delle tariffe? Ritiene vantaggioso introdurre - come promesso mesi fa dal Ministero dei Trasporti - tariffe autostradali scontate per gli autotrasportatori?

Condivido quanto promesso dal Ministero dei Trasporti perché è giusto distinguere tra chi è costretto ad utilizzare l'autostrada per lavoro e chi ne fa un uso

sporadico.

Se vogliamo che gli autotrasportatori utilizzino il più possibile la rete autostradale dobbiamo incentivarne l'uso e quindi prevedere **tariffe agevolate**.

Sui **controlli** è giusto farne di più per quelle ditte che, pur operando in Italia, hanno sede all'estero e utilizzano le normative e i contratti stranieri, così come è giusto controllare di più chi non è in regola.

È però altrettanto importante distinguere tra le aziende che adottano comportamenti scorretti e le aziende che rispettano le leggi, nei confronti delle quali deve valere un po' più il **buon senso**: ad esempio, non è accettabile che si infierisca su quelle aziende che magari sfiorano di quindici minuti gli intervalli di guida perché hanno trovato traffico. Bisogna insomma imparare a distinguere. Ma questo è un problema che non riguarda solo l'autotrasporto.

Su questo bisogna compiere un salto di qualità, compiere uno scarto: solo in questo modo tornerà la fiducia e l'Italia potrà agguantare davvero la ripresa economica.

Il dispositivo unico, questo sconosciuto

La Legname e On. Catalano: "Stop ai troppi apparati a bordo"

La lettera al TN

Pubblichiamo di seguito la lettera aperta trasmessaci da **Gaetano La Legname, autotrasportatore e assistente tecnico dell'On. Ivan Catalano**, Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera. La Legname ci informa che l'On. Catalano si sta impegnando per ridurre il numero di dispositivi a bordo dei veicoli ad un unico apparato di rilevazione dei dati.

Una proposta concreta, fattibile a basso costo, che consentirebbe di ridurre i costi delle aziende di autotrasporto.



Da sinistra: La Legname, Sandiano (Presidente Assotrasporti) e l'On. Catalano durante un convegno

Viviamo in un'epoca molto interessante, ci è stata data la possibilità di vedere anche le dimissioni di un Papa. Un'epoca nella quale però, il buon senso sembra non riesca

ad affermarsi.

Era il 2010 quando partecipavo alle riunioni del Piano Nazionale della Logistica e già si diceva che in ogni autocarro doveva essere presente una **black-box**

che rilevasse tutti i dati necessari allo svolgimento della professione di autotrasportatore.

Sono passati 4 anni e siamo ancora fermi alle premesse (o alle promesse).

Intanto dall'Europa stanno per attivare il **sistema eCall** e il **cronotachigrafo intelligente**, qui in Italia abbiamo già la **piattaforma UIRNet** ed il **SISTR**, poi ci sono anche le **compagnie assicurative** che vogliono la loro black-box per il controllo dei veicoli e la dinamica dei sinistri, oltre a tutti gli altri player del mercato dei sistemi di localizzazione satellitare.

Tutti questi dispositivi restituiscono la posizione dell'autocarro ovvero il dato GPS.

Ma comprenderete anche voi che **l'autocarro non può essere una sala server e pertanto a bordo dell'automezzo ci deve essere un solo dispositivo che rileva tale segnale** e poi lo spedisce a tutti gli attori che ne fanno richiesta. Così facendo si rispetta anche la privacy dell'utente.

Oltre a questo dato ce ne sono altri molto importanti e sono quelli inerenti al funzionamento dell'automezzo che fanno parte della telemetria, tutti rilevabili dai sistemi del veicolo.

In qualità di collaboratore dell'On. Ivan Catalano, Vicepresidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, abbiamo già avuto modo di analizzare questa incongruenza e comprendere che si crea una distorsione nel libero mercato; infatti i player rendono i dispositivi proprietari e non portabili per fidelizzare il cliente a rimanere legato contrattualmente.

Il sottoscritto ha subito recentemente dei disservizi dalla società Tom Tom International, in quanto sono anche amministratore di un'azienda di trasporto in Lombardia e subito è emerso che il dispositivo hardware installato sugli au-



tocarri della mia azienda non è portabile per essere utilizzato con altri sistemi. Tom Tom, tra l'altro, ci ha arrecato dei danni ma spesso per non perdere tempo prezioso gli stessi autotrasportatori subiscono il potere contrattuale del fornitore pur di non fermare l'automezzo e portarlo dal meccatronico per la sostituzione della black-box.

Ho quindi dovuto rivolgermi ad un altro fornitore di servizi AVL ed installare, di nuovo, un altro dispositivo proprietario. Così non se ne esce! È come se ogni volta che desiderassi passare ad un altro operatore di telefonia mobile dovessi anche cambiare il telefonino.

È necessario un cambio di rotta, un solo dispositivo portabile ad ogni tipo di software e sistema e chi vuole chiede di rilevare il dato GPS.

Sarebbe anche ipotizzabile che il dato GPS di ogni autocarro venisse memorizzato da un ente pubblico a garanzia che tali dati non vengano rivenduti ad insa-

puta del trasportatore per fare del marketing. **Abbiamo tutte le competenze per realizzare un simile progetto.**

Ad esempio a Torino ci sono il Fablab e le Officine Arduino, centro d'eccellenza italiano per la realizzazione di dispositivi hardware aperti. A Trento abbiamo l'FBK (Fondazione Bruno Kessler) centro d'eccellenza per l'open data.

Possiamo fare tutto in casa e tutto a bassissimo costo, visto che queste tecnologie sono già note da diverso tempo.

Ecco, questo potrebbe essere un punto di partenza per la UIRNet 2.0; magari il Ministro Lupi ne potrebbe tenere conto visto che in questi giorni ha anche ipotizzato che la PLN dovrebbe essere gratuita a seguito delle osservazioni di Confetra ed Anita.

L'On. Catalano si sta già impegnando in tal senso, vediamo chi altri vorrà farsi carico di questa iniziativa. La sfida è lanciata...

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

Citytech 2014 a Roma

Eurispes: "Troppi padroncini e troppi viaggi a vuoto"

Si è svolta a Roma il 10 e 11 giugno all'Aranciera del Semenzaio in San Sisto, l'edizione romana dell'evento Citytech, contenitore d'idee sulla mobilità nuova.

Al centro della due giorni di convegni e workshop, la necessità di adottare - con un piano di sviluppo pluriennale e politiche concertate - un nuovo paradigma della mobilità per rispondere in modo efficace, efficiente, sicuro e sostenibile alle mutate esigenze di trasporto dei cittadini e delle merci.

Durante la sessione istituzionale plenaria del 10 giugno "Mobilità intelligente: la nuova sfida per le città" l'Osservato-

rio sulla mobilità e i trasporti dell'Eurispes ha presentato la prima edizione del Libro Bianco sulla mobilità e i trasporti in Italia, dedicata al trasporto di merci e persone nelle tre grandi aree metropolitane del Paese (Roma, Milano e Napoli).

Ecco alcune delle criticità evidenziate dal Libro Bianco:

- nei grandi centri urbani nazionali il trasporto merci è "monopolizzato" dalla gomma - in particolare vetture e furgoni sino a 3,5 tonnellate - mentre è ancora marginale la quota di trasporto su rotaia. È indispensabile riequilibrare le modalità di distribuzione

L'edizione milanese di Citytech, di cui noi di TN Trasportnotizie siamo media partner, si terrà a Milano il 26, 27 e 28 ottobre 2014 al Castello Sforzesco e a Palazzo Reale.

merci in città attraverso un approccio intermodale;

- la logistica "conto proprio" prevale per il segmento dei trasporti leggeri e di immagazzinamento e servizi;
- la media di carico dei mezzi adibiti al trasporto merci in ambito urbano è molto bassa - circa il 25% del potenziale. In altre parole sono troppi i viaggi a vuoto degli autotrasportatori in città, con conseguenti costi di inefficienza e inquinamento;
- il mercato dei servizi di trasporto vede un'eccessiva polverizzazione dell'offerta, con dieci imprese principali che si spartiscono il 20% del mercato, lasciando la parte restante in mano a migliaia di piccoli trasportatori e di imprese individuali. È necessario superare la frammentazione nell'autotrasporto, incentivando soluzioni di integrazione.



ASIMOV srl
Attività Scolastiche Ispezioni Macchine Operatrici Verifiche

**CENTRO FORMAZIONE PER CONDUTTORI DI
MACCHINE OPERATRICI E APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO**



Segreteria Corsi: Via Statuto, 6 - 12100 CUNEO

Unità Locale: C.so Piemonte, 51 - Autoporto Pescarito - 10099 SAN MAURO (TO)

Sede Legale: Via Lionello Fiumi, 22 - 37010 CAVAION VERONESE (VR)

Tel. 0171.55.22.98 / 011.036.30.25 - Fax. 011.274.96.76 - Cell. 348.186.01.57

Sito web: www.asimovsrl.it - Email: info@asimovsrl.it

- Piattaforme di lavoro elevabili
- Gru a Torre
- Gru Mobili
- Gru per Autocarro
- Gru a Ponte
- Carrelli elevatori semoventi
- Trattori Agricoli o Forestali
- Macchine Movimento Terra
- Pompe per calcestruzzo

Iniziata la "Formula 1" dei camion

Dura lotta MAN-Freightliner sui circuiti europei

Ha preso il via il weekend del 24-25 maggio 2014 a Misano Adriatico il "Fia European Racing Championship", il campionato europeo che vede sfidarsi in velocità, sulle piste di 9 circuiti europei, i trattori stradali delle principali Case costruttrici.

Protagonisti incontrastati delle prime tappe del campionato - a Misano, Navarra in Spagna e Nogaro in Francia - sono stati i piloti che guidano mezzi tedeschi MAN e americani Freightliner.

Al termine della terza tappa, infatti, troviamo al vertice della classifica a

squadre, con 223 punti, il **Truck Sport Lutz Bernau**, team MAN di Albacete e Bösiger. Al secondo posto, distanziato di ben 43 punti, il **Buggyra Int Racing System** dei piloti cechi Vrescky e Lacko, alla guida di mezzi Freightliner. Sul gradino più basso del podio, un'altra squadra MAN, il **Team Reinert Adventure** di Hahn e Reinert.

Quanto ai piloti, lo spagnolo **Antonio Albacete** e l'ungherese **Norbert Kiss** tengono la testa della classifica generale, entrambi a 129 punti. Terzo il campione in carica, il tedesco **Jochen Hahn**, con 116 punti.

Insomma, questo inizio di stagione ripete in parte il copione del campionato 2013, con l'eterna lotta Albacete - Hahn, che lo scorso anno ha visto l'ultimo imporsi sul primo nel finale di competizione. Certamente ai due darà del filo da torcere l'ungherese Kiss, che conquistando la prima posizione in classifica generale, riscatta in parte la medaglia di legno nel campionato 2013.

Ma - lo sappiamo bene - la gara è ancora lunga...



Camion in spiaggia per il raduno 2014 di Highway Truck Team

È iniziato il conto alla rovescia del raduno 2014 dell'associazione **Highway Truck Team**, organizzato con il patrocinio del comune di Jesolo.

Si terrà il 4 e 5 ottobre 2014 a **Jesolo (VE)**, alla Spiaggia del Faro.

2 km di pista sulla spiaggia e protagonisti i camion, ma non solo: dalle moto ai fuoristrada, dalle auto agli acquascooter.

La partecipazione è aperta a tutti i mezzi "belli e brutti: l'importante è esserci!", fanno sapere gli organizzatori. Ricchissimo il programma

della due giorni di raduno: esposizioni sportive in spiaggia, spettacoli freestyle motocross, show di moto d'acqua, esposizione di auto tuning, fuoristrada, mezzi militari americani e aerei della 1ª guerra mondiale.

E ancora stand a tema, stand gastronomici e band con musica dal vivo.

La manifestazione si terrà anche in caso di pioggia.

Per avere informazioni sulle modalità di partecipazione e sugli hotel convenzionati, si contatti il numero 338.1971847.



LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

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

IN QUESTO NUMERO DIAMO LA PAROLA A MARCO GIANNELLI, AMMINISTRATORE DELLA PUNTO TRASPORTI, IN PROVINCIA DI AREZZO "NEI TRASPORTI ECCEZIONALI BUROCRACIA E CONTROLLI TROPPO SEVERI CI UCCIDONO!"

Sono Marco Giannelli, uno degli amministratori di Punto Trasporti, azienda nata nel 1994 che svolge attività di autotrasporto sia con mezzi propri sia utilizzando subvettori, ossia padroncini che lavorano per noi. Con i nostri 20 automezzi e 40 semirimorchi copriamo l'intero territorio nazionale, isole comprese, e svolgiamo servizi di trasporto anche all'estero, seppure in misura minore.

Trasportiamo diversi tipi di merci, dal collettame ai prefabbricati, dal materiale inerte alle autogru ai rifiuti. Ma questi ultimi solo in piccola parte: viste le problematiche legate al Sistri non ci resta che restare alla finestra, aspettare e sentire tante campane...

Ma ciò di cui ci occupiamo in maniera prioritaria sono i **trasporti eccezionali**. Al riguardo, va detto che **in Italia l'organizzazione è vergognosa rispetto agli altri Paesi della fascia europea**.

Quando dobbiamo fare trasporti eccezionali in Francia, chiediamo i permessi per l'azienda che ci costano 500 € e hanno validità di 5 anni.

Analogo il caso della Svizzera.

E in Italia? I permessi ci costano dai 300 ai 500 € per ogni regione e sono validi per un solo anno. In più ci sono le autostrade a parte, per le quali dobbia-

mo sborsare una quota di circa 1600 € l'anno. Facendo due calcoli, capirete che **per avere le autorizzazioni complete** al transito di trasporti eccezionali **su tutto il territorio nazionale per ogni mezzo ci vogliono circa 10.000 € di spesa annua!** E per avere questi permessi dobbiamo anche aspettare venti giorni.

Insomma, uno degli ostacoli maggiori del nostro lavoro è l'**eccessiva burocrazia**, che ci costa moltissimo.

Come se non bastasse, succedono fatti sconcertanti come quello che ci è capitato il mese scorso.

Un nostro autista è stato fermato dalla polizia stradale alle 9.40 di un lunedì mattina sull'autostrada Padova-Brescia. Gli è stato fatto un verbale di 700 €, più ritiro della patente, ritiro del libretto, camion e autista fermi per un mese. Tutto per una svista dell'autista, che non sapeva che il lunedì mattina dalle 6 alle 10 i trasporti eccezionali non possono transitare. Insomma tutti questi costi per aver sfiorato di 20 minuti un divieto di transito!

I controlli sono fatti in maniera troppo rigida, senza alcuna flessibilità, soprattutto al Centro Italia, mentre scendendo verso Sud sono molto più malleabili.

Certo, ci sono casi eclatanti che è giusto punire, ma tanti altri in cui si è puniti con

eccessiva severità, senza valutare caso per caso, con **pene sproporzionate che non tengono minimamente conto del momento di profonda crisi** delle nostre aziende di autotrasporto. **Gli stranieri invece nessuno li ferma!** La polizia non ha la preparazione per colloquiare con loro e chiedere i documenti.

Sono amareggiato, perché non siamo in alcun modo tutelati come aziende. Fra prezzi dei carburanti che lievitano nuovamente, IVA che non si riesce più a pagare, costi della burocrazia e costi dovuti ai rigidi controlli, è una lotta al massacro!



Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente? Avete proposte al riguardo? Raccontate la vostra esperienza! Contattate l'associazione ASSOTRASPORTI: Telefono: 348 8827231 - Email: info@assotrasporti.eu

Il Sottosegretario De Caro incontra la categoria Il Governo apre alla realizzazione delle proposte Assotrasporti

Lo scorso 17 giugno al Ministero dei Trasporti una delegazione di associazioni guidata da **Assotrasporti** e **Fiap-M** e composta da **Azione nel Trasporto Italiano, UN.I.COOP. Trasporti** e **CEPI-UCI**, ha incontrato il Sottosegretario con delega all'autotrasporto Umberto Del Basso De Caro. L'incontro ha proseguito il Tavolo con il Governo avviato da Assotrasporti lo scorso 11 febbraio e proseguito il 1° aprile.

Presenti alla riunione di giugno il Presidente di Assotrasporti Secondo Sandiano, il Presidente e la Vicepresidente di Azione nel Trasporto Italiano Renzo Erbisti e Flavia Nusilli, il Presidente nazionale del Dipartimento Trasporti UN.I.COOP. Lorenzo Stura, il Presidente della Confederazione europea piccole imprese CEPI-UCI Rolando Marciano, e Gaetano Montico in rappresentanza dei trasportatori eccezionali.

All'uscita dal Ministero, i rappresentanti di categoria hanno espresso **piena soddisfazione per l'esito dell'incontro**, in cui hanno ricevuto **concreta disponibilità dal Governo a realizzare rapidamente i punti fattibili della piattaforma di proposte** per la ripresa e il rilancio dell'autotrasporto italiano.

La delegazione ha, infatti, illustrato al Sottosegretario ai Trasporti il programma di proposte operative, già presentato ai Tavoli precedenti, ma integrato nei punti con quanto emerso nel corso delle più recenti **assemblee comuni con la categoria sul territorio**.

Le associazioni hanno reso noto che il programma è stato esaminato dalla **Commissione europea** e dalla Responsabile nazionale per le Infrastrutture e i Trasporti del Partito Democratico **Debora Serracchiani**, che ne hanno già commentato positivamente l'attuabi-



lità.

Hanno poi evidenziato che, per acquisire informazioni utili alla formulazione di alcune proposte, sono state presentate al Ministro dei Trasporti, tra marzo e maggio, due **interrogazioni parlamentari**, la prima a firma del Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera On. Ivan Catalano, la seconda firmata dal Sen. Gianluca Susta, componente della 8ª Commissione Lavori pubblici al Senato.

Al riguardo la delegazione ha chiesto al Sottosegretario ai Trasporti una sollecita risposta, che metta anche a disposizione di Assotrasporti e delle associazioni presenti, le informazioni fornite. Sandiano e gli altri rappresentanti di categoria hanno, infine, chiesto al Sottosegretario De Caro che il Governo colga appieno l'opportunità offerta dal **semestre di Presidenza italiana dell'Unione europea** (luglio-dicembre 2014). L'auspicio è che sia data priorità nell'agenda del Consiglio UE alle esi-

genze del trasporto europeo e italiano, per accelerare l'armonizzazione della normativa comunitaria di settore e ridare slancio al trasporto merci del nostro Paese.

Essendo il trasporto un'attività non stanziale - con titolarità delle aziende trasferibile in Paesi con maggiori agevolazioni e minori costi - "coloro che non interverranno, pur avendone oggi la possibilità, dovranno ritenersi responsabili per aver assestato un duro colpo non solo al nostro sistema trasportistico ma all'intero Sistema-Paese", ha dichiarato Sandiano.

I cittadini italiani, infatti, si troverebbero a dover sostenere i costi di manutenzione stradale, derivanti dalla circolazione sul territorio nazionale di veicoli di aziende che versano imposte all'estero.

Nei prossimi incontri saranno discussi in dettaglio i singoli punti della piattaforma programmatica presentata, coinvolgendo i soggetti di competenza.

Vorreste conoscere i punti del programma Assotrasporti di riforme per il rilancio delle aziende italiane di autotrasporto? Avete idee da proporre e istanze da presentare? Contattate Assotrasporti! Email: info@assotrasporti.eu - Tel.: 348 8827231

Fondo Sanilog, con Assotrasporti non si paga Il CCNL Assotrasporti-Ugl contiene i costi aziendali

Nel corso delle ultime settimane molte aziende del settore hanno ricevuto comunicazioni dal Fondo Sanilog, il **Fondo integrativo del Servizio sanitario nazionale**, che ha sollecitato il versamento dei contributi contrattualmente dovuti entro il 31 marzo scorso, relativi alla seconda rata semestrale (15 maggio 2014 - 15 novembre 2014).

Merita evidenziare come **tale obbligo sia previsto dal Contratto collettivo nazionale di lavoro Logistica, Trasporto merci e Spedizione** sottoscritto da AITI, FEDESPESI, FEDIT, FISI, assistite da Confetra, Anita, Confrtrasporto, FAI, Trasportounito Fiap.

Invece, il CCNL sottoscritto da Assotrasporti non prevede l'adesione al fondo Sanilog. Ne consegue che **"le aziende aderenti ad Assotrasporti"** che applicano il contratto sottoscritto con l'UGL -

spiega il Consulente del Lavoro Saverio Nicco - **non hanno nessun obbligo contrattuale in tal senso** e non dovranno, pertanto, iscriversi al Fondo Sanilog con l'intento di sanare la propria posizione nei confronti dello stesso".

Nella generalità dei casi, le comunicazioni inviate da Sanilog richiamano l'obbligo contrattualmente previsto all'adesione e al versamento della contribuzione perché, dalle informazioni in loro possesso, possono solo determinare il settore di inquadramento aziendale senza poter entrare nel merito delle scelte datoriali che hanno portato all'applicazione di un contratto collettivo in luogo di un altro.

Inoltre, Nicco ricorda che "stante la mancata attuazione dell'articolo 39 della Costituzione, la previsione del contratto collettivo sopra applicato non ha forza di legge ed obbliga al pagamento

le sole aziende iscritte alle associazioni firmatarie dello stesso, nonché le aziende che hanno, esplicitamente, applicato tale contratto in toto".

Ricordiamo che il **contratto di lavoro Assotrasporti-UGL è "l'alternativa al contratto di lavoro in vigore firmato dalle Associazioni tradizionali"**, come sottolinea il Presidente Assotrasporti Secondo Sandiano. Un contratto non solo più snello e semplice, ma anche attento al contenimento dei costi, in vista del rilancio delle aziende di trasporto merci su strada.

Siete interessati al nuovo CCNL? Contattate Assotrasporti per richiederlo!
Email: info@assotrasporti.eu
Tel.: 348 8827231

Stop allo "zombie" Sistri Successo per la campagna contro il morto che cammina

Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano chiedono di sospendere il Sistri, il controverso sistema per la tracciabilità dei rifiuti che tra malfunzionamenti e rinvii continua a far discutere trasportatori, associazioni e addetti ai lavori.

Durante le riunioni del Tavolo Sistri presso il Ministero dell'Ambiente, le delegazioni Assotrasporti hanno ribadito che il sistema di tracciabilità telematica dei rifiuti può risultare un'opportunità favorevole per le imprese. Ciò nonostante, date le evidenti difficoltà denunciate attualmente, **è inevitabile una sospensione del Sistri per il tempo tecnico necessario a renderlo efficace.**



Agli ormai noti problemi tecnici e burocratici di applicabilità del sistema, si è recentemente aggiunta la delibera sulla mancata regolarità del contratto di gestione. Infatti, l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici ha contestato l'appalto - avvenuto senza gara - stipulato tra il Ministero dell'Ambiente e la socie-

tà Selex del gruppo Finmeccanica, aggirando gli obblighi di concorrenza.

Gli ultimi sviluppi, dunque, non fanno che confermare la posizione di Assotrasporti e delle associazioni vicine, che chiedono chiarezza: **"Perché - si domanda il Presidente Assotrasporti Secondo Sandiano - le aziende devono pagare per un servizio inefficiente e non funzionante, ancor peggio se chi lo gestisce non rispetta le regole?"**.

"In un settore critico come quello dei trasporti" - aggiunge il Presidente di Azione nel Trasporto Italiano Renzo Erbisti - "il Sistri sta generando costi ed adempimenti burocratici gravosi per l'autotrasportatore, che rendono la



"dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano"

MISSIONE

ASSOTRASPORTI si impegna quotidianamente e in modo innovativo per:



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



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



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

ATTIVISMO

ASSOTRASPORTI CERCA DIRIGENTI IN TUTTA ITALIA

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

ASSOTRASPORTI ASCOLTA LE TUE PROBLEMATICHE

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

ASSOTRASPORTI TI COINVOLGE ATTIVAMENTE

portandoti ai tavoli con gli enti e le istituzioni competenti

**FAI SENTIRE LA TUA VOCE!
PRENDI PARTE AL RINNOVAMENTO!**

BENI E SERVIZI

ASSOTRASPORTI STIPULA CONVENZIONI E ACCORDI

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

ALLE MIGLIORI CONDIZIONI DI MERCATO

sua sopravvivenza nel comparto ancora più difficile".

"L'aver speso 146,7 milioni in attrezzature da installare sui veicoli come chiavette USB e scatole nere, ad oggi non funzionanti, non può essere il motivo per imporre ai trasportatori di installarle" concludono i Presidenti delle due associazioni, considerando che "a fronte di un contratto assegnato in segreto, senza alcun riscontro normativo, lo Stato ha contribuito solamente con 29 milioni, già a carico dei contribuenti".

Appare illogico chiedere alle aziende di utilizzare il sistema per saldare i costi, senza raggiungere l'obiettivo di tracciabilità dei rifiuti.

Per questo **Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano**, considerate le vere esigenze della base, **invitano tutti gli addetti ai lavori ad unirsi alla richiesta di sospensione del Sistri**, sistema vivo solo sulla carta ma nei fatti dan-

noso. Un vero e proprio **morto vivente**. Le due associazioni hanno lanciato la **campagna #StopSistri** sui social network, un hashtag con il quale gli utenti di Facebook e Twitter possono interagire per sostenere l'iniziativa volta a **fermare lo "zombie" Sistri e contribuire attivamente con propri suggerimenti ed esperienze personali**.

La battaglia intrapresa riscuote consensi nel mondo dell'autotrasporto e non solo, attirando l'attenzione di giornalisti, addetti ai lavori e speaker radiofonici.

L'iniziativa di Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano è arrivata sulle frequenze radiofoniche nazionali e locali, approdando persino su **Rai Radio 1**: durante il programma News Economy, condotto da Vittorio Cota, il Presidente Assotrasporti ha spiegato che "il Sistri è partito e cresciuto male. Seppur non ancora funzionante, incide sulle già

molte difficoltà delle aziende di trasporto, che devono sostenere i costi dovuti all'installazione di apposite apparecchiature, ai contributi di iscrizione e alla formazione del personale".

Sandiano ha, poi, ribadito che Assotrasporti non è affatto contraria al sistema di tracciabilità dei rifiuti, ma ne richiede la sospensione fino a quando, si spera al più presto, non diventi effettivamente efficace e operativo.

In linea con la richiesta di maggiore chiarezza avanzata dalle associazioni, il mondo politico si è mosso per far luce sulle modalità di attribuzione del contratto di gestione del sistema, avvenute senza alcun riscontro normativo.

L'On. Patrizia Terzoni, Segretario della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici alla Cmera, ha presentato un'interrogazione parlamentare (n° 3/00839) per chiedere l'intervento del Governo sul caso Selex.

Pedaggi autostradali, "chi usa deve pagare" I trasportatori onesti e lo Stato non sono bancomat!

Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano hanno chiesto al Governo di intervenire con urgenza per controllare e prevenire i **mancati pagamenti dei pedaggi autostradali**. Un fenomeno grave, che trasforma le imprese di autotrasporto oneste e le casse dello Stato italiano in **bancomat da cui i "furbetti" continuano a prelevare, con notevoli danni all'intero Sistema-Paese**.

Si pensi alle truffe recentemente scoperte dalla Polizia stradale di Alessandria Ovest e dell'Aquila, che hanno visto due aziende di autotrasporto sottrarsi al pagamento dei pedaggi al casello. Nel solo torinese sono stati segnalati

circa 3.500 transiti avvenuti senza pagamento, pari a 42.000 euro di evasione complessiva.

Un fenomeno che si sta diffondendo soprattutto tra le aziende straniere operanti in Italia e che Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano denunciano da tempo. Come limitarlo e prevenirlo?

Le due associazioni chiedono alle Istituzioni **maggiori controlli affinché i trasportatori stranieri paghino quanto dovuto** per la percorrenza di tratte autostradali italiane e **l'effettiva applicazione delle eventuali sanzioni**, oltre che il **recupero delle tariffe non pagate**.

Infatti, **il mancato corrispettivo dei pedaggi aggrava il costo finale delle tariffe per gli autotrasportatori italiani**: "Applicando il basilare principio del *chi usa paga*" - dichiarano Secondo Sandiano e Renzo Erbisti, Presidenti delle due associazioni - "l'onere del costo delle infrastrutture non ricadrebbe unicamente sulle imprese di autotrasporto italiane, tenendo presente che una delle maggiori voci che aggrava i loro bilanci è proprio il pagamento dei pedaggi autostradali, in aumento di anno in anno".

In più, se i vettori stranieri non pagano i pedaggi in Italia, diminuiscono le entrate dello Stato, con conseguenti difficoltà di uscita dalla crisi.

La richiesta di provvedimenti concreti è sostenuta dall'**On. Catalano** e dal **Sen. Susta**, che hanno presentato due interrogazioni parlamentari in cui chiedono al Ministro Lupi di conoscere le statistiche sui pedaggi non pagati, con distinzione fra targhe straniere ed italiane, e le azioni di recupero dei mancati pagamenti portate avanti.



TUTTI A BORDO

PROVE TECNICHE DI VEICOLI

Da questo numero si apre la rubrica dedicata alle novità di mercato, con le prove tecniche dei veicoli commerciali leggeri e pesanti di maggiore attualità



ROBERTO GIANUSSO

È giornalista e Direttore del sito web di informazione Heavy Motors Magazine. Si occupa principalmente di prove di veicoli su strada, attività che svolge personalmente, forte di un'esperienza maturata dal 1997 ad oggi.

IL NUOVO FORD TRANSIT:

LA MIGLIORE CAPACITÀ DI CARICO E I PIÙ BASSI COSTI D'ESERCIZIO

L'ultimo nato in casa Ford offrirà ai clienti **la migliore capacità di carico e i più bassi costi di esercizio della sua categoria**.

Il nuovo Transit si distingue anche per **i più bassi costi di manutenzione**, sia ordinaria che straordinaria, grazie a una riduzione significativa dei tempi necessari per effettuare gli interventi e le riparazioni.

Il volume di carico è stato incrementato fino all'11% rispetto al modello precedente, mentre la migliore accessibilità è garantita dalle **porte laterali più ampie** e dalla **ridotta altezza della soglia di carico** per facilitare le operazioni di carico e scarico.

I test di durata del nuovo Transit si sono svolti per oltre 11 milioni di chilometri, 275 volte la circonferenza della Terra. Più di 500.000 Km di test sono stati svolti in condizioni di utilizzo reale, in collaborazione con selezionati clienti fleet.

Il nuovo Ford Transit, già ordinabile, arriverà in Europa verso la fine del primo trimestre di quest'anno.

È un compagno di lavoro affidabile, ricco di tecnologia e dotato di soluzioni intelligenti per la gestione del carico.

L'ampia gamma di versioni e allestimenti conta al suo interno i modelli ECONetic, che garantiscono la migliore efficienza della categoria, con **consumi di 6,4 litri/100 km e 169 g/km di emis-**

sioni di CO₂ (con limitatore di velocità fisso a 100 km/h).

Rispetto al già efficiente Transit ECONetic precedente, i consumi sono stati ulteriormente ridotti del 6%.

Il nuovo Ford Transit è dotato di **motori TDCi 2.2 da 100, 125 e 155 cavalli**, abbinati a un cambio manuale a 6 marce.

I motori da 125 e 155 cavalli sono disponibili **anche in versione Euro 6**.

La trazione è anteriore, posteriore o integrale a seconda dei modelli.

Il lungo intervallo tra i tagliandi (2 anni o

50.000 km) si accompagna a una riduzione generale dei tempi necessari per la manutenzione ordinaria e straordinaria, in particolare quella oltre i 150.000 km, che passa, per esempio, da 5,4 a 4,2 ore per un intervento tipo di manutenzione programmata.

La sostituzione di un disco freno posteriore è passata da 2,6 a 1,3 ore, mentre i paraurti sono realizzati in più parti e non richiedono la sostituzione integrale in caso di danneggiamento.

Nuova anche la scocca, realizzata con acciaio al boro ad altissima resistenza, ed è dotata di garanzia anticorrosione e antiperforazione di 12 anni.

L'accesso al vano di carico è il più agevole della categoria, è garantito da porte



lateralmente scorrevoli di ampie dimensioni (1.300 mm), che facilitano le operazioni di carico con i carrelli elevatori.

In media, a parità di modello, il volume di carico è stato incrementato del 10% rispetto alla generazione precedente.

Per esempio, il modello L2 è passato da 10,3 a 11,2 m³ con paratia divisoria, un volume che permette di ospitare 4 Euro-pallet e trasportare oggetti lunghi fino a 3 metri. Il modello Jumbo, il più ampio in assoluto, vanta, con paratia divisoria, un volume di carico di 15,1 m³.

Le versioni Furgone sono disponibili in 3 lunghezze e 2 altezze, con massa complessiva fino a 4,7 tonnellate.

Le operazioni di trasporto sono facilitate da innovazioni come gradino posteriore a elevato grip, ad altezza ridotta per facilitare il carico e lo scarico delle merci, copertura del piano di carico ultra-resistente ad elevata lavabilità e con bordi sollevati per favorire la pulizia, i ganci di fissaggio DIN/ISO posizionati ai lati riducono gli ingombri sul piano di carico. Guidando il nuovo Ford Transit, si può apprezzare un comfort di elevata qualità. **L'abitacolo è considerevolmente più comodo, silenzioso, elegante e ampio** rispetto alla generazione precedente, con più spazio a disposizione per testa e spalle, e una migliore visibilità.

Anche **la posizione di guida è più confortevole**, grazie al volante regolabile sia in altezza che in profondità.

All'interno trovano posto numerosi vani portaoggetti intelligentemente ricavati, come la mensola sotto tetto e un ampio gavone sotto al sedile del passeggero. Una presa di corrente a 230V permette di ricaricare attrezzi, notebook e telefoni senza dover acquistare speciali adattatori.

Gli ingegneri Ford hanno progettato il Transit per garantire la migliore guidabilità della categoria, con dinamiche e precisione di guida simili a quelle delle auto, per rendere **agile anche la guida in città**. Una serie di tecnologie sottolineano la natura di ufficio mobile dell'abitacolo del Transit, come il sistema di connettività e comandi vocali avanzati Ford SYNC con **Emergency Assistance**, che in caso di incidente telefona automaticamente al 112 e segnala all'operatore la posizione GPS del veicolo.

Nella seconda metà del 2014 al SYNC sarà aggiunta anche la funzione AppLink, per il **controllo vocale dei più diffusi app per smartphone e tablet**.

A bordo del Transit saranno disponibili tecnologie, quali il controllo adattivo della velocità di crociera con Forward Alert, il monitoraggio della segnaletica stradale orizzontale, il monitoraggio dell'attenzione del guidatore, il controllo della pressione degli pneumatici, la telecamera posteriore con assistenza al posizionamento del traino, le luci di svolta statiche, il controllo elettronico della stabilità in curva, il controllo adattivo del carico, il controllo antirollio, il controllo della stabilità del rimorchio e l'assistenza alla partenza in salita.

Ford Transit si rivela essere più moderno che mai, tecnologicamente avanzato e ricco di tecnologie di assistenza alla guida ed accessori che ne migliorano la di guida, capaci di rendere ogni spostamento più comodo e sereno.

Il nuovo Transit è un compagno di lavoro che garantisce al guidatore tutta la con-

nettività e il comfort di cui ha bisogno nelle lunghe giornate passate al volante. Un veicolo che risulta essere indissolubilmente legato alle radici, forte della tradizione Ford nella produzione di veicoli commerciali, ma allo stesso tempo custode di un'anima globale.

La vocazione globale del nuovo Ford Transit, ci ha imposto una prova al di fuori dei soliti schemi, grazie alla collaborazione di Ford Italia, abbiamo avuto la possibilità di provare il furgone nel suo habitat naturale, guidando nel traffico urbano di una grande città, **Barcellona**.

Anche nelle contrade all'ombra della Sagrada Família, il nuovo Ford Transit ha saputo destreggiarsi senza problemi, ed al termine della giornata di prova, grazie anche al ricco equipaggiamento di supporto alla guida, il Test Driver non ha accusato il benché minimo cenno di stanchezza.

SCHEDA TECNICA FORD TRANSIT

- **Trazione anteriore, motore trasversale, Start & Stop di serie**
- **Limitatore di velocità opzionale fisso a 100 km/h**
- **Cambio VMT6 manuale a 6 marce (rapporto finale 4.19)**
- **Consumi**
 - urbano: 7.3 litri/100 km
 - extra urbano: 5.9 litri/100 km
 - combinato: 6.4 litri/100 km
- **Sospensioni e chassis**
 - anteriori MacPherson indipendenti, molle progressive
 - barra stabilizzatrice e ammortizzatori a gas
 - posteriori a balestra, con ammortizzatori a gas
 - freni doppio circuito, servoassistiti, con dischi anteriori e posteriori
 - controllo elettronico della stabilità di serie
 - sterzo a pignone e cremagliera, servoassistito
- **Dimensioni e pesi**
 - 5,531 metri di lunghezza, 2,542 metri di altezza, 2,474 metri di larghezza con specchietti (2,059 metri senza specchietti)
 - peso a vuoto: 1972 Kg
 - portata: 1453 Kg
 - massa complessiva: 3500 Kg
 - massa totale treno: 4250 Kg
 - traino frenato: 2000 Kg
 - traino non frenato: 750 Kg
 - portata tetto: 100 Kg
 - lunghezza max. di carico 3,044 metri, larghezza max. di carico 1,784 m, altezza max. di carico 1,886 m, volume di carico 10 m³ (con paratia divisoria completa)

IL VIAGGIO A PUNTATE SULLA SICUREZZA STRADALE

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



GIULIANO LATUGA

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

LE TRASFORMAZIONI DI AUTOVETTURE PER USI AZIENDALI - TERZA PARTE -

Siamo arrivati alla terza parte del percorso che completa il quadro relativo ai **benefici fiscali che comporta trasformare l'autovettura aziendale in autocarro**, oppure in veicolo ad uso speciale, in particolare ad uso ufficio e ad uso pubblicitario.

TAPPA 3 DETRAZIONE IVA E DEDUZIONI FISCALI

Dopo aver affrontato l'argomento del-

le verifiche delle normative tecniche e della rispondenza dei veicoli N1 ai fini fiscali, passiamo ora alla terza tappa, ovvero: **detrazione 100% dell'Iva e deduzione al 100% dell'imponibile**.

Per questo argomento prendiamo a riferimento la Legge Finanziaria 2008: è consentita per i veicoli stradali a motore per trasporto persone (es. pullman) o cose (es. camion) >= 3,5 ton o con almeno 8 posti più quello del conducente, trattori, veicoli oggetto di produzione o

commercio da parte del contribuente o senza i quali non può svolgere l'attività (es. tassisti, noleggiatori auto), ovvero il veicolo che riconosciuto effettivamente di categoria N1 sia utilizzato ai soli fini aziendali.

Ad esempio: autocarro sino a 3,5 ton per il trasporto, ritiro e consegna esclusivo di beni e prodotti attinenti all'attività.

Auto ad uso speciale pubblicitario per recarsi ad eventi, centri commerciali e manifestazioni ai fini pubblicitari.

La domanda che nasce spontanea è: qual è quella impresa che ai fini del raggiungimento dei suoi scopi sociali non può farsi pubblicità?

Recenti sentenze del Tribunale di Bologna del 2010 e della Corte di Cassazione del 2013, hanno ribadito che **veicoli permanentemente allestiti sia in versione autocarro che autoveicolo ad uso speciale pubblicitario** in modo irreversibile ed utilizzati appieno per l'uso aziendale predisposto, nel rispetto del principio di inerenza (art. 9 del TUIR), **hanno tutti i requisiti per essere fiscalmente totalmente deducibili e detraibili**.

Le più importanti testate di università e riviste specializzate come UTET e Sole 24 Ore riconoscono nelle loro guide tale opportunità.

COME SI FA E QUANTO COSTA?

Trasformare una vettura in autocarro o in autoveicolo ad uso speciale è pos-



Allestimento pubbycar Jeep Grand Cherokee

sibile ed è anche piuttosto semplice: dopo aver provveduto al controllo della tipologia della carrozzeria, è sufficiente, in genere, **escludere un sedile della fila posteriore** (per rispettare, appunto, la proporzione tra cose e persone trasportate), eliminando la cintura di sicurezza e il poggiatesta del sedile posteriore centrale.

Dovendo il veicolo essere utilizzato per il trasporto di merci, o di un'apposita attrezzatura e di cose attinenti all'attività specifica è naturale che la morfologia della carrozzeria debba consentire di avere accesso al vano di carico posteriore.

Per allestire una vettura, il costo si aggira tra i 1.300 e i 2.200 euro.

Nel caso di allestimento in unico esemplare presso allestitori locali, la forbice si amplia a seconda del tipo di veicolo. In questo caso, però, deve essere conteggiato anche il costo di collaudo presso il competente ufficio provinciale Umc (ex Motorizzazione Civile).

La **documentazione necessaria**:

- dichiarazione dei lavori eseguiti a regola d'arte, compilata dall'allestitore che ha effettuato la trasformazione del veicolo,
- due marche da bollo da 16,00 euro (approvazione della relazione tecnica),
- due versamenti di bollettini postali per la richiesta di collaudo al Dtt (Dipartimento trasporti terrestri) sui conti correnti 9001 e 4028, rispettivamente di 25 e 29,24 euro.

In genere, a seconda della città o della regione, il tempo medio di attesa per



Mobiletto e porta pc devono essere inamovibili

sottoporre il veicolo al collaudo va da due settimane a due mesi.

Superate le verifiche, dopo un mese circa arriva la **nuova carta di circolazione** che riporta le variazioni e la nuova destinazione d'uso del veicolo.

Oggi con il recepimento di alcune Direttive e regolamenti internazionali è possibile effettuare un collaudo in unico esemplare con rilascio di certificazione di approvazione europea.

Sul prossimo numero parleremo di alcuni argomenti interessanti per orientarci verso la scelta più adatta alle nostre esigenze. In particolare:

- chi può trasformare e a chi conviene;
- i limiti all'uso;

- il sistema pro rata;
- vantaggi fiscali e assicurativi;
- trasformare al contrario.

Per maggiori info:
Businesscar.it
Gli specialisti Automotive
FP S.r.l. Via E. Mattei 48/E,
40138 Bologna
Telefono: 051 6014990
Fax: 051 6013599
Email: info@businesscar.it
Web: www.businesscar.it

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

La nostra rivista si avvale e mette a disposizione, in collaborazione con DGConsulting, una squadra di consulenti di assoluto livello.



Dr. SAVERIO NICCO

LAVORO

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

IL CONTRATTO A TEMPO DETERMINATO E IL JOBS ACT

I primi mesi del **governo Renzi** hanno portato alcune **novità relative alla gestione dei rapporti di lavoro, le più importanti inerenti il contratto a tempo determinato**. Cerchiamo di analizzarle in modo schematico per meglio comprenderne la portata.

Ora il contratto a tempo determinato potrà essere sempre stipulato **senza determinazione della causale** posta alla base dello stesso. Non dimentichiamoci, infatti, che fino alla data di entrata in vigore del D.L. Renzi vi era l'obbligo di determinare una ragione tecnica, organizzativa o produttiva posta alla base del contratto.

Già la riforma Fornero aveva previsto una deroga a tale dettato, il c.d. contratto acausale, di cui avevamo già parlato qui nel corso dei mesi passati. Ora tale previsione è stata estesa a tutti i contratti a tempo determinato.

Seconda novità è la possibilità di **prorogare il contratto di lavoro per un massimo di cinque volte**. Non dimentichiamo che prima era possibile una sola proroga del contratto.

Nello specifico l'istituto della proroga è utilizzabile fino ad un massimo di cinque volte, nell'arco dei complessivi trentasei mesi massimi di durata, indipendentemente dal numero di rinnovi,

sempre che si riferiscano alla stessa attività lavorativa. In sostanza, anche se su diversi contratti di lavoro a tempo determinato, l'istituto della proroga potrà essere applicato per un massimo di cinque volte in totale.

Tali importanti novità trovano, però, un bilanciamento che andremo ad analizzare di seguito.

È stato, infatti, previsto un **contingentamento legale al numero di contratti a termine** pari al 20% del numero di lavoratori a tempo indeterminato in forza al 1° gennaio dell'anno di assun-

zione.

Tale vincolo appare sicuramente molto stringente e non tiene conto nemmeno del naturale evolversi della situazione aziendale. La fotografia al 1° gennaio è sicuramente troppo statica per poter far fronte alle esigenze produttive.

Tale previsione può essere, però, derogata dalla contrattazione collettiva cui è demandata la possibilità di determinare diversi limiti quantitativi di utilizzo dell'istituto.

Ne discende, quindi, che, in caso di contrattazione collettiva che regola il contratto a termine, questa prevale sul dettato normativo; nel silenzio della contrattazione bisognerà applicare il limite legale.

Merita evidenziare che la contratta-



Subblycar

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

Info

zione collettiva potrà fare riferimento all'azienda nel suo complesso o all'unità locale, potrà prevedere un limite percentuale o numerico.

La norma prevede che il contingentamento legale debba essere valutato rispetto all'organico al 1° gennaio. Nel caso in cui, invece, la contrattazione taccia sul momento di determinazione dell'organico, bisognerà riferirsi al giorno precedente la data di assunzione del lavoratore a termine.

Una delle novità assolute previste dal D.L. 34, così come convertito con modificazioni in L. 78/2014, è la previsione di un **impianto sanzionatorio in capo al datore di lavoro** in caso di violazione dei limiti percentuali sopra richiamati. In luogo della conversione dei rapporti eccedenti i limiti in contratti a tempo indeterminato, il datore di lavoro soggiacerà ad una sanzione pari al 20% della retribuzione, per ciascun mese o frazione di mese superiore a quindici giorni di durata del rapporto di lavoro, se si è in presenza di un solo lavoratore assunto in violazione del limite percentuale stesso.

La sanzione sarà pari al 50% nel caso in cui, invece, il numero di lavoratori assunti in violazione sia maggiore di uno. Un'ultima novità è relativa all'**obbligo in capo al datore di lavoro di informare i lavoratori circa il diritto di precedenza** che matura in base al D.Lgs. n. 368/2001.

Tale informativa dovrà essere inserita nel contratto di lavoro a termine. Bisogna evidenziare che nulla cambia relativamente al diritto di precedenza in sé (per maggiori chiarimenti si rimanda al **box sottostante**), l'azienda è solo obbligata ad informare il lavoratore dell'esistenza di tale diritto.

Il diritto di precedenza

Cos'è il Diritto di precedenza?

Secondo quanto dispone l'art. 5, comma 4-quater del D.Lgs. n. 368/2001, il lavoratore matura un diritto di **precedenza nelle assunzioni a tempo indeterminato** effettuate nei dodici mesi successivi alla cessazione del rapporto a tempo determinato e con riferimento alle medesime mansioni, nel caso in cui nell'esecuzione di uno o più contratti a termine presso la stessa azienda, abbia prestato attività lavorativa per un periodo superiore a sei mesi.

Tale diritto di precedenza non sorge automaticamente ma **sarà il lavoratore a dover manifestare entro sei mesi dalla data di cessazione del rapporto il proprio interesse ad essere rioccupato presso lo stesso datore di lavoro con contratto a tempo indeterminato**.

Tale diritto si estingue entro un anno dalla data di cessazione del rapporto di lavoro.

DGConsulting s.c.

Consulenza per l'applicazione e la certificazione degli standard ISO 9001, OHSAS 18001, ISO 14001 e Regolamento EMAS, EFQM, HACCP, ISO 22.000, ISO 17025, ISO TS 16949, BRC, IFS, GMP, Codice di Pratica per la sicurezza nel trasporto

Consulenza organizzativa per lo sviluppo d'impresa con una forte specializzazione nella logistica integrata

Formazione manageriale

Sede operativa: Corso Soleri 3, 12100 Cuneo

Tel: 0171 41.28.16 • E-mail: amministrazione@dgconsulting.it



Dr. GABRIELE BORELLO

ASSICURAZIONI

Agente di assicurazione per la compagnia Allianz, Aviva Italia Spa, Tutela Legale Spa, Duall Italia presso l'agenzia Cuneo Storica Srl dall'anno 2007. Si occupa in particolare delle garanzie di Tutela Legale e Responsabilità civile professionale.

LA COPERTURA RCA NON BASTA: PER DIFENDERE I PROPRI INTERESSI CI VUOLE LA TUTELA LEGALE

In passato qualcuno diceva che per un automobilista, circolare senza una tutela legale è come viaggiare su tre ruote.

Immagine efficace, non c'è dubbio, quella dell'auto "zoppa". A parte Gilles Villeneuve, spericolato ed entusiasmante pilota della Ferrari degli anni '70 e '80, morto tragicamente in pista durante un gran premio, e che diede prova di saper condurre una F1 per l'apunto su tre ruote sul circuito olandese di Zandvoort, nessuno saprebbe cavarsela in tali situazioni di precarietà.

Ecco, **precarità**. Mi sembra l'espressione migliore per sintetizzare efficacemente la situazione che produce la mancanza della copertura assicurativa di tutela legale per ogni automobilista. Partiamo da un dato di realtà. L'ordinamento italiano impone all'automobilista l'obbligo di stipulare l'assicurazione RCAuto, sigla che sta per Responsabilità Civile Auto.

Si tratta di un obbligo che riguarda sia l'utente della strada, che non può circolare senza una valida copertura, sia l'agente di assicurazione che è obbligato a formulare una proposta assicurativa a ciascun cliente che la richieda.

Cosa riguarda questa copertura obbligatoria? È presto detto: l'assicuratore si obbliga a risarcire, al posto dell'assicurato, i danni che questi provochi

a terzi. Si capisce dunque quanto sia sacrosanto il principio che ne ha imposto l'obbligatorietà: la tutela dei terzi, degli "altri", di tutti coloro che possono subire danni dalla circolazione dei veicoli.

Gli altri, dunque. Pensiamoci: **quando stipuliamo una polizza RCAuto**, nell'assolvere un obbligo imposto dalla Legge, **andiamo a proteggere gli altri, a preservarne il diritto al risarcimento dei danni**.

Ma cosa occorre per tutelare, oltre che gli altri, **noi stessi**? Occorre **la polizza di tutela legale**.

È questa la copertura assicurativa che serve quando a subire i danni non sono i terzi, ma siamo noi stessi. Con questa garanzia - ad un costo irrisorio, se paragonato al servizio che viene offerto ed anche ai premi che generalmente vengono richiesti per la copertura RCAuto - si ottiene l'assistenza legale necessaria per tutelare i propri interessi.

Funziona così: quando l'assicurato subisce un danno, alla persona o al veicolo, ovvero quando viene coinvolto in un procedimento penale a seguito di un grave incidente, ovvero quando debba agire contro il carrozziere perché gli ha riparato male l'auto o il benzinaio che ha fatto il rifornimento di gasolio al posto della benzina, si rivolge all'avvo-

cato di sua fiducia per ottenere il patrocinio di volta in volta necessario. A pagare ci pensa l'Assicurazione.

Per gli utenti della strada, la situazione oggi si è anche complicata per effetto della procedura di risarcimento del danno, il cd. "indennizzo diretto", secondo la quale a pagare, per conto del responsabile, è proprio la compagnia con cui si è stipulata la polizza RCAuto. La complicazione deriva dal fatto che in questi casi la compagnia paga per conto di un altro soggetto, il responsabile, appunto, o meglio la sua compagnia assicurativa, la quale dovrà poi rimborsare alla compagnia che l'ha anticipato l'importo versato al danneggiato.

Poiché il rimborso tra Compagnie è regolato su base forfettaria, ciò che capita, purtroppo di frequente, è che il risarcimento proposto al danneggiato non sia sempre adeguato alla reale entità del danno, ma che risulti più coerente con gli interessi della Compagnia che non con i costi realmente sostenuti per riparare il danno stesso.

Si capisce dunque l'importanza della copertura di tutela legale, che, in questi casi, **consente all'assicurato di far valere i suoi diritti fino in fondo e contro chiunque, anche contro la compagnia con cui si è stipulata l'assicurazione RCAuto**.

Ecco perché all'inizio abbiamo parlato di precarietà: **stipulare la polizza RCAuto è necessario ma non più sufficiente per avere garanzie di reale ed efficace assistenza in caso di bisogno**.

È indispensabile completare la copertura con quanto di più importante occorra per la difesa di noi stessi, dei nostri diritti e dei nostri interessi.

Pensiamoci bene quando ci mettiamo al volante: dobbiamo arrivare a destinazione sicuri e protetti, viaggiando su quattro ruote e disponendo di tutti gli strumenti necessari per assicurare a noi ed ai nostri cari la protezione più ampia ed efficace.

Anche perché (i più attenti già lo avranno ricordato) persino il mitico Gilles, su tre ruote, fece solo un giro di pista.





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.

SICUREZZA NEI TRASPORTI: IL CODICE DI PRATICA... NELLA PRATICA

In questo nostro viaggio nel mondo della qualità, applicata alla realtà dei trasporti su strada, era necessario soffermarsi ulteriormente sul Sistema di gestione della qualità ai

fini della sicurezza - denominato anche Codice di pratica - in attuazione dell'art. 11, comma 3, del D.L. 286/2005. E leggendo la testimonianza del **Dott. Michele Turchet** emerge chiara la ri-

chiesta di incentivare, per gli imprenditori innovativi e sensibili alla sicurezza, **l'applicazione di codesto schema certificativo**.

Rilanciamo la sfida agli organi dello Stato competenti per un salto di qualità del sistema paese anche per gli aspetti legati alla crescita organizzativa delle aziende nel settore dei trasporti.

IL DOTT. MICHELE TURCHET, TITOLARE DELLA OMT TRASPORTI DI PORDENONE, CI RACCONTA LA SUA ESPERIENZA SUL CODICE DI PRATICA.

LA OMT TRASPORTI, A GESTIONE FAMILIARE, HA SCELTO DI UNIRE ALLA GRANDE ESPERIENZA SUL CAMPO (È NATA NEL 1973) UNA SOLIDA ORGANIZZAZIONE DEI PROCESSI AZIENDALI.

SPECIALIZZATA NELLA RACCOLTA E NEL TRASPORTO DI LATTE FRESCO, OPERA PRINCIPALMENTE IN AMBITO REGIONALE.



1. Da quanto tempo la sua Azienda è certificata per il Sistema di Gestione della Qualità?

La nostra azienda è in possesso della **certificazione di qualità ISO 9001 dal giugno 2006**. Abbiamo ottenuto la certificazione secondo gli standard **"Codice di pratica" nell'ottobre 2010**.

2. Come ha conosciuto il Codice di pratica per gestire la sicurezza del trasporto merci?

Sono venuto a conoscenza della certificazione "Codice di Pratica" **attraverso il sito dell'Albo nazionale degli Autotrasportatori** nel corso dell'anno 2006. Successivamente (ottobre 2007) ho partecipato al corso tenutosi a Roma presso il Ministero dei Trasporti per la formazione degli Ispettori/Valutatori dei sistemi di qualità ai fini della sicurezza.

In seguito al primo bando proposto dall'Albo per la certificazione ho proposto la candidatura della nostra azienda per rientrare tra quelle che potevano accedere a questa certificazione e così a

fine 2010 abbiamo ottenuto l'obiettivo prefissato.

3. Quali ragioni hanno indotto la sua Azienda ad aderire al Codice di Pratica?

Le ragioni sono molteplici: prima fra tutte il fatto che un continuo e costante

monitoraggio dei processi aziendali ti permette di **comprendere i lati deboli della tua azienda** (come succede per la certificazione ISO 9001): questo fa sì che gli interventi correttivi possano essere fatti prima di diventare danni irreparabili.

Un secondo fattore importante è la



tipologia di merce con cui sono solito operare: lavorare con il latte fresco tutti i giorni senza interruzione è cosa abbastanza complessa oggi più che mai anche in relazione alle **nuove e sempre più restrittive normative sulla qualità della merce**.

Inoltre, per quanto mi riguarda, il mondo del trasporto è sempre stato per me una passione e quasi un hobby (infatti la mia attività principale è quella di agronomo libero professionista) e quindi le sfide che mi si presentano sono quasi **uno stimolo a proseguire e a spostare l'asticella sempre più in alto**.

4. Quali sono i vantaggi concreti che il Codice di Pratica sta apportando alla sua azienda?

Qui forse ci sono le note dolenti non tanto del sistema Codice di Pratica quanto del sistema generale: **nessun committente di fronte a tutte queste certifica-**

zioni è disposto a riconoscerci qualcosa in più sia, anche dal punto di vista della soddisfazioni economiche.

Inoltre, se mi è concesso una critica, debbo dire che **anche a livello di Albo nazionale degli Autotrasportatori si dovrebbe fare qualcosa in più**: bene l'aver messo in piedi un sistema "Codice di Pratica" che punta alla sicurezza in azienda, ma perché non aver previsto degli sconti a livello, che ne so, premi Inail? Oppure poter accedere a sconti sulle tariffe RC auto dei mezzi?

5. Il maggior controllo dei processi aziendali migliora l'efficienza aziendale e la qualità dei servizi che offrite?

Come già citato sopra questi sistemi di certificazione ti permettono di avere un controllo migliore di tutti i processi produttivi dell'azienda: capire sia da un punto di vista strutturale che economico dove sono i punti di forza e di debolez-

za, agire con più tempestività nelle decisioni senza aspettare che il problema diventi irreversibile.

Inoltre il Codice di pratica ti permette di **metterti al riparo dalla committenza nel momento in cui sorge un problema**, magari non da te determinato, nel processo di raccolta della merce.

6. Consiglierebbe ad altre Aziende di autotrasporto di applicare il Codice di Pratica?

Lo consiglio sicuramente. Dico anche di non vedere queste cose come un costo ma come un **investimento volto al continuo miglioramento del sistema trasportistico nazionale**. Faccio, d'altro canto, anche un appello rivolto a coloro che sono preposti a prendere delle decisioni in materia di trasporto: fate in modo che queste certificazioni possano portare a riscontri economici, altrimenti questi sistemi finiranno per sparire.



Avv. DAVIDE CALVI

LEGALE

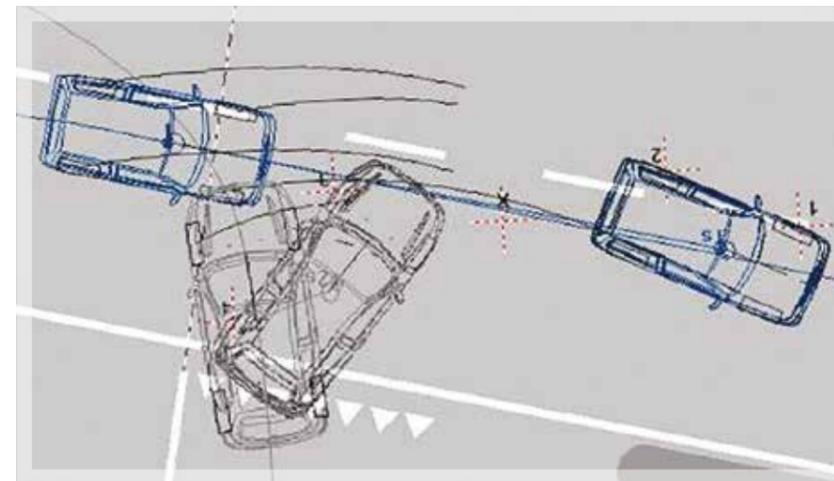
Svolge la professione di avvocato dall'anno 2002. Dal 2004 al 2005 è stato consulente per il Ministro delle Riforme Istituzionali. Dal 2008 al 2011 è stato consulente per il Ministro della Semplificazione Normativa direttamente alle dipendenze della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

ATTENZIONE A TUTTI I DANNEGGIATI DA SINISTRO STRADALE

Sui sinistri stradali la legge n. 145/2013 denominata "Destinazione Italia" ha introdotto un termine perentorio per inoltrare la **ri-**

chiesta di risarcimento del danno.

Quest'ultima deve essere presentata **entro tre mesi dal verificarsi dell'incidente**; la conseguenza del mancato



rispetto del termine è la perdita di ogni diritto a ricevere il risarcimento del danno.

Il provvedimento legislativo è stato motivato per contrastare il fenomeno delle truffe assicurative ai danni delle compagnie di assicurazione.

Quindi con la nuova normativa chi subisce un sinistro stradale deve richiedere all'assicurazione, mettendola in mora, senza alcun ritardo il risarcimento del danno, pena la perdita di ogni diritto a ricevere qualsiasi ristoro dei danni subiti.

Il legislatore ha modificato il secondo comma dell'articolo 2947 del codice civile, che oggi prevede con riferimento ai danni derivanti dalla circolazione di veicoli che il danneggiato debba necessariamente presentare la richiesta del risarcimento del danno entro tre mesi dal verificarsi del fatto dannoso, pena la perdita di ogni diritto ad essere risarcito.

Il termine previsto è **un termine di decadenza che si aggiunge al termine di**

prescrizione biennale previsto dallo stesso articolo del codice civile.

In pratica la vittima di un sinistro stradale aveva, di regola, due anni di tempo per far valere i propri diritti. Oggi ha l'onere di mettere in mora la compagnia entro tre mesi dall'accadimento del sinistro, salvo il caso in cui ricorra un'ipotesi di forza maggiore, come prevede il nuovo testo dell'articolo 2947 del codice civile.

La novità è molto importante e delicata: il nuovo termine breve è un termine di decadenza e non di prescrizione, e come tale non è soggetto né ad interruzione né a sospensione come prevedono le norme del codice civile.

Se si prende in considerazione il fine della novella, cioè quello di razionalizzare e rendere più efficiente la fase dell'accertamento del sinistro e della liquidazione del danno, ad avviso di chi scrive è sufficiente una richiesta di risarcimento anche priva di una specifica quantificazione del danno subito.

In ogni caso tale lettera di messa in mora da inviare all'assicurazione deve contenere l'individuazione del fatto dannoso e una descrizione sufficientemente precisa dei danni subiti.

Sempre ad avviso di chi scrive la nuova formulazione dell'articolo 2947 del codice civile appare troppo rigida.

La perentorietà del termine di decadenza impone di agire con celerità per presentare la richiesta risarcitoria.

Secondo chi scrive tale norma presenta anche profili di **incostituzionalità** perché pare comprimere troppo diritti costituzionalmente garantiti come il diritto alla salute ed ad un giusto processo. Probabilmente la questione sarà presto sottoposta alla Corte Costituzionale intanto, però, la legge è in vigore e bisogna adeguarsi.



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.

RISCHI DA INTERFERENZE NELL'AUTOTRASPORTO

Per inaugurare questo nuovo spazio dedicato alla sicurezza sul lavoro e all'ambiente vogliamo approfondire una tematica di frequente riscontro nel settore: **la gestione della sicurezza nel conferimento di materiali presso aziende e cantieri edili.**

Le principali casistiche riscontrabili sono di seguito riportate ed analizzate in relazione agli adempimenti normativi ed alle modalità gestionali, evidenziandone gli oneri per i soggetti coinvolti.

1. Mera fornitura di materiali presso aziende e/o presso cantieri: se necessario l'autista coordina l'attività e prepara il materiale allo scarico, le operazioni di scarico e stoccaggio vengono effettuate esclusivamente dal committente.

NOTA: per "mera" fornitura si intende la fornitura a piè d'opera, senza ulteriori attività (Circolare del Ministero del Lavoro n. 4 del 28/02/07).

Se la fornitura avviene presso aziende, si deve far riferimento all'art. 26, comma 3 bis, del D.Lgs. 81/08 e s.m.i., che esclude la redazione del Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenziali (di seguito DUVRI) da parte della committenza.

Se la fornitura avviene presso cantieri si deve fare riferimento all'art. 96, com-

ma 1 bis, del D.Lgs. 81/08 e s.m.i., che esclude la redazione del Piano Operativo di Sicurezza (di seguito POS) da parte dell'autotrasportatore; in assenza del Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC) è esclusa anche la redazione del DUVRI da parte del committente.

2. Fornitura di materiali presso aziende e/o presso cantieri: se necessario l'autista coordina l'attività e prepara il materiale allo scarico, lo stesso effettua le operazioni di scarico e stoccaggio con mezzi propri (es. transpallet a bordo del mezzo) o della committenza. Se la fornitura avviene presso aziende,

non essendo più applicabile la definizione di "mera" fornitura, il committente deve valutare i rischi da interferenza attraverso il DUVRI ed il fornitore deve richiedere alla committenza il permesso all'uso delle attrezzature e dimostrare la formazione dei propri lavoratori coinvolti.

Se la fornitura avviene presso i cantieri, l'impresa fornitrice diventa a tutti gli effetti "esecutrice" e pertanto deve redigere il POS; i rischi da interferenza vengono gestiti attraverso il PSC.

3. Mera fornitura di calcestruzzo in cantiere: l'autista non partecipa al getto.

NOTA: la mera fornitura di calcestruzzo si configura quando "il lavoratore



dell'impresa fornitrice non partecipa in nessun modo alla posa in opera del calcestruzzo e non tiene e/o manovra la benna, il secchione o il terminale in gomma della pompa".

Non è necessaria la redazione del POS da parte del fornitore. In questo caso, il Ministero del Lavoro ha fornito alle imprese esecutrici ed alle imprese fornitrici di calcestruzzo le indicazioni operative in riferimento alle informazioni da scambiarsi in materia di sicurezza, a partire dalla richiesta della fornitura fino alla consegna del calcestruzzo (rif. Circolare del 10/02/2011).

Attraverso la compilazione dei moduli

previsti dalla circolare le imprese dimostrano di aver ottemperato a quanto richiesto dall'art. 26 in riferimento allo scambio informazioni, fatta salva la solita necessità di qualificare il fornitore e coordinare i lavoratori. In assenza del PSC è esclusa anche la redazione del DUVRI da parte del committente.

4. Fornitura di calcestruzzo in cantiere: l'autista partecipa alla messa in opera.

In questo caso si configura la "posa in opera", dunque l'impresa fornitrice di calcestruzzo diventa a tutti gli effetti "esecutrice" e pertanto deve redigere il POS. I rischi da interferenza vengono

gestiti attraverso il PSC.

In tutti quattro i casi, i soggetti coinvolti devono applicare le altre disposizioni contenute nell'art. 26:

- qualifica del fornitore (visura camerale, Documento unico di regolarità contributiva - DURC, ecc.) da parte del committente;
- scambio di informazioni relative alla sicurezza tra committente e fornitore;
- coordinamento dei lavoratori (es. gestione accessi, informazione agli autisti).

Nei prossimi numeri seguiranno approfondimenti relativi agli adempimenti specifici ed ai documenti citati.



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.

VALUTAZIONE DI ASSIMILAZIONE TRA I RIFIUTI PERICOLOSI E LE MERCI PERICOLOSE IN REGIME ADR - PARTE 1

Le norme che regolamentano il trasporto dei rifiuti pericolosi e quelle che governano il trasporto delle merci pericolose sono discipline che non hanno ancora subito un processo di chiara e sistematica integrazione.

Non è semplice stabilire come assimilare in modo certo i rifiuti pericolosi alla codifica delle merci pericolose.

Tale situazione genera **grave incertezza** quando, per trasportare, imballare, manipolare rifiuti pericolosi, è necessario individuare le **caratteristiche dei mezzi di trasporto, di imballaggio, di etichettatura, la documentazione di trasporto, le procedure e le dotazioni di sicurezza** da adottare.

I RIFIUTI PERICOLOSI PER LA NORMATIVA AMBIENTALE

Il D. Lgs. 152 del 3 aprile 2006 classifica i rifiuti pericolosi come "i rifiuti non domestici precisati nell'elenco di cui all'allegato D sulla base degli allegati G, H e I".

Tale allegato è stato sostituito dall'allegato della decisione

2000/532/CE e successive modifiche e integrazioni. La **nuova codifica europea** (CER 2002) cataloga e raggruppa i rifiuti seguendo un criterio misto:

- in relazione ai processi produttivi che li hanno prodotti;
- sulla scorta delle tipologie merceologiche dei beni o prodotti originari;
- sulla base del contenuto di sostanze pericolose specificatamente o genericamente nominate.

I rifiuti vengono classificati come pericolosi se presentano una o più caratteristiche indicate nell'allegato III della direttiva 91/689/CEE, allegato che corrisponde alla lista delle caratteristiche di pericolo (H) elencate nell'allegato I del

D.Lgs 22/97. Tali caratteristiche sono determinate dalla presenza di sostanze pericolose nel rifiuto.

Per sostanza pericolosa si intende qualsiasi sostanza che è o sarà classificata come pericolosa ai sensi della direttiva 67/548/CEE e successive modifiche.

Se invece un rifiuto è identificato come pericoloso mediante riferimento specifico o generico a sostanze pericolose esso è classificato come pericoloso solo se le sostanze raggiungono determinate concentrazioni tali da conferire al rifiuto

in questione una o più delle pro-



prietà di cui all'allegato III della direttiva 91/689/CEE. In particolare detta classificazione si applica solamente a quei rifiuti che presentano una o più delle seguenti caratteristiche di pericolo:

- H3** Infiammabile (anche facilmente)
- H4** Irritante
- H5** Nocivo
- H6** Tossico
- H7** Cancerogeno
- H8** Corrosivo
- H10** Tossico per il ciclo produttivo
- H11** Mutageno

Il rifiuto è pericoloso se presenta concentrazioni di sostanze pericolose tali da attivare una delle seguenti condizioni (art. 2 Decisione 2000/532/CE):

- punto di **infiammabilità** minore o uguale a 55° C;
- una o più sostanze classificate come **molto tossiche** in concentrazione totale maggiore o uguale a 0,1%;
- una o più sostanze classificate come **tossiche** in concentrazione totale maggiore o uguale a 3%;
- una o più sostanze classificate come **nocive** in concentrazione totale maggiore o uguale a 25%;
- una o più sostanze **corrosive classificate come R35** in concentrazione totale maggiore o uguale a 1%;
- una o più sostanze **corrosive classificate come R34** in concentrazione totale maggiore o uguale a 5%;
- una o più sostanze **irritanti classificate come R41** in concentrazione totale maggiore o uguale a 10%;
- una o più sostanze **irritanti classificate come R36, R37, R38** in concentrazione totale maggiore o uguale a 20%;
- una sostanza riconosciuta **cancerogena (categorie 1 o 2)** in concentrazione maggiore o uguale a 0,1%;
- una sostanza riconosciuta come **cancerogena (categoria 3)** in concentrazione maggiore o uguale a 1%;
- una sostanza riconosciuta come **tossica per il ciclo produttivo (categorie 1 o 2) classificata come R60 o R61** in concentrazione maggiore o uguale a 0,5%;
- una sostanza riconosciuta come **tossica per il ciclo produttivo (categoria 3) classificata come R62 o R63** in concentrazione maggiore o uguale a 5%;

- una sostanza **mutagena della categoria 1 o 2 classificata come R46** in concentrazione maggiore o uguale a 0,1%;
 - una sostanza **mutagena della categoria 3 classificata come R40** in concentrazione maggiore o uguale a 1%.
- La classificazione "per concentrazioni" non si applica invece, per il momento, per quei rifiuti che presentano sostanze pericolose appartenenti alle seguenti classi di pericolo:

- H1** Esplosivo
- H2** Comburente
- H9** Infettivo
- H12** Sostanze o preparati che a contatto con l'acqua sprigionano gas tossici
- H13** Sostanze o preparati suscettibili a dare origine, dopo l'eliminazione, ad altre sostanze pericolose
- H14** Ecotossico

ANALOGIE E CORRELAZIONI TRA LA NORMATIVA SUI RIFIUTI E LA NORMATIVA ADR

La normativa di gestione dei rifiuti, come già accennato, non è dotata di espliciti riferimenti che possano, in modo univoco e deterministico, chiarire come e quando il trasporto dei rifiuti deve essere eseguito in regime di trasporto delle

Gruppo di rifiuti direttamente classificabili nell'ADR

Ci sono rifiuti pericolosi che sono nominativamente elencati in rubriche singole o generiche nella lista delle merci pericolose e quindi direttamente e certamente classificabili.

Es.: liquidi infiammabili classificati H3A (solventi e vernici), liquidi corrosivi (acidi di scarto), apparecchiature contenenti oli con PCB, amianto, alcuni rifiuti ospedalieri, rifiuti costituiti da pesticidi, miscele di merci pericolose, batterie, aerosol ecc.

Gruppo di rifiuti di probabile classificazione nell'ADR

Vi sono molti rifiuti pericolosi che non trovano diretta corrispondenza. Per classificarli eventualmente ADR è necessario eseguire sul rifiuto una prova analitica.

Gruppo di rifiuti di improbabile classificazione o per niente classificabili nell'ADR

Vi sono vari rifiuti che, pur pericolosi, non sono classificabili tra le merci pericolose, pertanto a tali rifiuti non si applicano le prescrizioni dell'ADR.

Sul prossimo numero vedremo come verificare se i rifiuti appartenenti al gruppo di probabile classificazione ADR sono merci pericolose



merci pericolose.

In ogni caso, **sia l'ADR che la classificazione dei rifiuti pericolosi**, facendo riferimento alle Direttive comunitarie (67/548/CEE - 88/379/CEE - 99/45/CEE) sulla classificazione, imballaggio ed etichettatura delle sostanze e preparati pericolosi, **si basano su metodiche di analisi e di classificazione che provengono dalla stessa disciplina** che è regolamentata dal Manuale delle prove e dei criteri dell'ONU.

ANALISI DI CORRELAZIONE TRA RIFIUTI PERICOLOSI E LE MERCI PERICOLOSE SECONDO L'ADR

Se prendiamo la lista delle merci pericolose e la confrontiamo con quella dei rifiuti pericolosi si possono individuare i gruppi di rifiuti sottoelencati:



Avv. GIORGIO PASETTI

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

SINDACATO E DIRITTI

Sindacato è una parola che proviene dal greco, nei tempi nei quali il popolo partecipava nelle piazze alle discussioni che dovevano essere assunte per realizzare il bene comune, per consentire il maggior benessere economico della cittadinanza da conseguire con modalità democratiche, e combina il termine "con" con il termine "giustizia". Il che esprimeva la determinazione di **realizzare insieme e secondo giustizia la tutela dei propri diritti**.

Forse la più autentica espressione di reale democrazia (parola anch'essa di origine greca che significa letteralmente: forma di governo basato sul potere dei cittadini) attestata dalla nostra Costituzione è quella formulata dall'articolo 39, il quale al titolo III "Rapporti economici" dispone: *L'organizzazione sindacale è libera*, che costituisce una specificazione dell'articolo 18, che prevede: *I cittadini hanno diritto di associarsi liberamente, senza autorizzazione, per fini che non sono vietati dalla legge penale*.

Tali principi trovano identica conferma nell'articolo 49, che sotto il titolo "Rapporti politici" prevede che *tutti i cittadini hanno diritto di associarsi liberamente in partiti, per concorrere, con metodo democratico a determinare la politica nazionale*.

Peraltro vi è una sostanziale differenza: **il partito costituisce una organizzazione che svolge una funzione di intermediazione fra cittadini e lo Stato** "per determinare la politica nazionale".

Il sindacato è un'espressione immediata degli stessi cittadini, i quali, datori di lavoro, o lavoratori, si esprimono direttamente nel sindacato, che hanno voluto autonomamente promuovere e organizzare, costituendolo e, progressivamente, aderendovi, sì che, senza intermissioni di terzi, possono regolamentare al tavolo delle trattative "i rapporti economici".

Senza lo sviluppo di tali rapporti non può essere realizzata una sana "politica nazionale", né essere promosso il mi-

glior sviluppo aziendale in rapporto alla situazione dell'economia. E in situazioni di conflittualità possono essere raggiunte soluzioni compositive che consentono, senza traumi, il superamento delle stesse.



Le soluzioni che vengano escogitate sui tavoli di coloro che, pur svolgendo una **funzione politica legislativa**, non hanno avuto un **reale e continuativo rapporto con il mondo del lavoro**, e che non hanno vissuto gli effettivi quotidiani problemi, si dimostrano in breve tempo inefficaci.

La proposizione di formule che si rivelano puramente teoriche per affrontare crisi nazionali, o territoriali, senza la personale esperienza di tali problemi, che sia stata acquisita nel corso di una continuità di **pluriennali rapporti** con gli appartenenti delle categorie che si intendono rappresentare, non consente di comprendere le realtà che sono proprie di coloro che vivono quotidianamente del proprio lavoro, né le effettive ragioni per le quali tali problemi sono sorti, sì da poter trovare le valide soluzioni che consentano di risolvere i problemi della categoria.

Il **mondo dell'autotrasporto** è completamente diverso dal vissuto quotidiano dei complessi aziendali, e per consentire che l'attuale crisi del settore non continui a colpire coloro che vi operano occorre che la conoscenza di tale mondo

"L'organizzazione sindacale è libera"

Costituzione italiana, articolo 39

si sia formata nel corso degli anni con un **approfondimento continuativo dei molteplici problemi che sussistono a livello nazionale e negli ambiti territoriali**.

Ed appunto secondo questa linea da anni la rivista **TN Trasportonotizie** ha tempestivamente ed approfonditamente informato gli autotrasportatori italiani di come la politica abbia operato. Ne ha motivatamente criticato gli errori, ha espresso l'apprezzamento per i provvedimenti positivi. È direttamente intervenuta nei confronti dei parlamentari pubblicando le interviste avute con gli stessi, anche per raccogliere preventivamente le intenzioni. Ha dato voce agli appartenenti alla categoria ed ha alzato la propria voce per difenderne i diritti, ha promosso ed organizzato convegni, riunioni, seminari di discussione e proposte.

Cioè **ha svolto un'azione tipicamente sindacale**, agendo anche là dove si promuovono le leggi sul mondo parlamentare, favorendo e riferendo le continue iniziative svolte nell'interesse degli autotrasporti.

I diritti che la Costituzione enuncia qua-

li inviolabili valori dei cittadini, devono tradursi in azioni che coinvolgano coloro che sono consapevoli che gli stessi, in una nazione democratica, possono essere realizzati, se chi intende che tali diritti gli siano riconosciuti agisca in modo partecipato con i colleghi della categoria quale componente del sindacato, e

con il quale operare, anche incidendo sul livello parlamentare e regionale, per una migliore legislazione che tuteli i diritti di coloro che vivono nell'autotrasporto quali partecipi della realtà sociale e dell'economia italiana. Assotrasporti ha ampliato ai livelli territoriali l'azione operativa che, continuando

con l'informativa e l'opera formativa svolta da anni con TN Trasportnotizie, si concretizza oggi con l'efficacia di strutture organizzative territoriali alle quali i trasportatori italiani possono affidarsi e contribuendo ad apportare il contributo delle loro esperienze e della volontà di cambiare.



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.

IL DIRITTO ALLA DETRAZIONE DELL'IVA NON PUÒ ESSERE NEGATO DALL'IRREGOLARE REGISTRAZIONE DELLE FATTURE

Una recente sentenza della Corte di Cassazione (n. 11168 del 21 maggio 2014) ha affermato il principio per cui la violazione dell'obbligo di registrazione progressiva delle fatture passive nel registro IVA degli acquisti non preclude il diritto alla detrazione dell'IVA a monte quando l'Agenzia delle Entrate possa appurare la sussistenza di tale diritto, sulla base ad altri documenti di cui è venuta in possesso durante la verifica.

La regola impone al contribuente (art. 7 comma 4-ter del DL 357/94 nella versione attualmente vigente) l'obbligo di trascrivere sui registri cartacei i dati contabili conservati con sistemi meccanografici entro tre mesi dalla scadenza del termine per la presentazione della dichiarazione dei redditi. Già in più occasioni la Cassazione ha affermato che "la facoltà di registrazione mediante sistemi meccanografici od informatici costituisce una mera modalità temporanea dell'esecuzione delle registrazioni e si risolve in una prassi agevolativa per le imprese che risponde ad esigenze, non di semplificazione fiscale, ma di speditezza e di organizzazione, (...) riducendo i tempi amministrativi connessi all'annotazione di ciascuna fattura".

La specifica situazione affrontata dai giudici è riferita all'omessa trascrizione su supporto cartaceo del registro IVA acquisti, entro la chiusura dell'esercizio di riferimento (come richiesto nella ver-

sione allora vigente dell'art. 7 comma 4-ter del DL 357/94). L'Agenzia delle Entrate aveva quindi recuperato l'intera IVA portata in detrazione.

I giudici di merito, applicando il principio del favor rei, avevano legittimato l'operato del contribuente applicando alla fattispecie, la versione successiva dell'art. 7 comma 4-ter del DL 357/94, che consente la trascrizione dei registri entro il termine di presentazione della dichiarazione relativa all'anno di riferimento.

Pur censurando in legittimità l'applicazione del principio del favor rei enunciato dalle commissioni di merito, la suprema Corte non ha tuttavia sovvertito la soccombenza dell'Agenzia dichiarata nei precedenti gradi di giudizio.

Secondo la Cassazione la violazione del contribuente è da ritenersi del tutto irrilevante sul piano impositivo laddove l'Agenzia delle Entrate disponga "delle informazioni necessarie per dimostrare che il soggetto passivo, in quanto destinatario delle transazioni commerciali, è debitore dell'IVA e quindi titolare del diritto di detrarre l'imposta assolta a monte".

La conclusione a cui giungono i giudici si fonda anche sulla giurisprudenza comunitaria, nella misura in cui essa, a più riprese, ha affermato che "altro è la violazione dell'obbligo di prescrizioni formali, altro è la necessaria prova della esistenza delle condizioni essenziali previste per l'esercizio del diritto a de-

trazione", per cui il riconoscimento di un diritto riconosciuto dalla disciplina IVA è accordato "se i requisiti sostanziali sono soddisfatti, anche se certi requisiti formali sono stati omessi da parte dei soggetti passivi".

Va evidenziato che nel caso trattato il contribuente non aveva subito alcuna contestazione, in sede di verifica, in ordine alla reale effettuazione delle operazioni imponibili, agli importi fatturati e all'IVA liquidata e versata.

Infatti, i verificatori avevano potuto accertare, mediante altri dati e documenti di cui erano venuti in possesso, che il soggetto passivo era debitore dell'IVA e, dunque, titolare del diritto di detrazione sull'imposta "a monte".

In conclusione si può ragionevolmente dedurre che la violazione dell'obbligo di registrazione delle fatture passive non può determinare il venir meno del diritto di detrazione esercitabile dal contribuente pur in presenza di un'irregolare tenuta del registro acquisti.



Focus: qui Piemonte

Trasportatori protagonisti a Rosta Non solo festa al Truck Show Country



A Rosta, in provincia di Torino, il weekend del 21 e 22 giugno è stato allietato dal Truck Show Country, evento che ha radunato anche quest'anno i camionisti piemontesi.

Il weekend di festa, iniziato sabato con benedizione dei camion, balli e spettacoli, si è concluso con l'assemblea di Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano "Libero sfogo alle idee e alle proposte".

Le due associazioni sono state invitate per arricchire il programma con un momento di riflessione e confronto vivace e propositivo fra trasportatori, associazioni e istituzioni.

L'assemblea - aperta da Mauro Allasia, autotrasportatore e coordinatore dell'evento, e moderata da Roberto Gianusso, direttore del sito web di informazione Heavy Motors Magazine -

ha visto la partecipazione di personalità politiche di spicco, dal Vicepresidente della Commissione Trasporti alla Camera On. Ivan Catalano, all'ex Sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino.

Il primo ha parlato della battaglia intrapresa per semplificare i dispositivi a bordo camion nell'ottica di una maggiore efficienza e di una riduzione dei costi, e per unificare la gestione degli archivi di dati al fine di favorire e migliorare i controlli.

Giachino, interagendo vivacemente con la sala, ha ricordato il grande lavoro svolto a sostegno della categoria ai tempi in cui era Sottosegretario, un impegno che il Presidente di Assotrasporti Secondo Sandiano ha riconosciuto, specificando che la situazione di vuoto segnalata dall'ex Sottosegretario è proprio quella che Assotrasporti sta cercando con forza di col-

Sul TN Cuneo trovate maggiori dettagli dell'assemblea, oltre che tutte le informazioni sulle attività dell'ACIT Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto e sulla gamma di beni e servizi che offre.

PER RICEVERE UNA COPIA GRATUITA DEL TN Cuneo contattate la nostra Redazione: Tel: 0171 412816 - Email: info@dgconsulting.it

mare, chiedendo che le norme vengano applicate e continuamente migliorate per fronteggiare i nuovi problemi. Nelle proposte lanciate da Sandiano, l'attenzione va tutta ai piccoli trasportatori: "proponiamo che gli imprenditori medio-piccoli possano mettersi in rete e avere a disposizione gli stessi strumenti delle aziende strutturate per diventare competitive a livello europeo".

Il Presidente di Azione nel Trasporto Italiano Renzo Erbisti ha poi sollevato il

problema dei costi minimi, sostenendo che va risolto controllando la committenza. Sul punto, Gaetano La Legname - trasportatore e assistente tecnico dell'On. Catalano - ha aggiunto che è necessario un dialogo fra autotrasporto e committenza. Resta il fatto, come denunciano in sala, che "la norma sui costi minimi c'è, ma la realtà è che nessuno la applica".

Secondo Marco Boero, Vicepresidente dell'Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto (ACIT, aderente ad Assotrasporti), i padroncini devono unirsi grazie ad associazioni come Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano per far valere i propri diritti nei confronti dei committenti.

Infine, è intervenuto anche l'autista Marco Bonzio, che ha presentato il suo libro "Diario di un camionista affamato", "uno sfogo per le dure condizioni nelle quali ci troviamo quotidianamente - ci spiega - ma anche il racconto di quello che per me oltre a essere un lavoro è una passione".



Focus: qui Liguria

Rischio idrogeologico e strade impraticabili La Regione stanziava quasi 10 mln di euro

Poco meno di **7 milioni di euro per mitigare il rischio idrogeologico** nei comuni liguri più colpiti da allagamenti e cedimenti delle infrastrutture stradali. È quanto ha stanziato il Dipartimento Ambiente della Regione Liguria con Decreto del Direttore generale il 20 maggio scorso. In più, quasi **3 milioni di euro per ripristinare le strade interrotte a seguito delle più recenti alluvioni** sono stati programmati lo scorso 13 giugno dalla Giunta regionale su proposta dell'Assessore

alle infrastrutture, Raffaella Paita. Vediamo più in dettaglio quali sono le ragioni e i beneficiari dei due interventi. Il primo riguarda il rischio idrogeologico nei comuni liguri che, durante gli episodi di maltempo che si sono succeduti tra il 2009 e il 2010, sono stati maggiormente colpiti da allagamenti, frane e cedimenti delle infrastrutture stradali. Per tali comuni sono stati stanziati 6 milioni e 890.000 euro. "I finanziamenti provenienti da un'ordinanza della Prote-

zione civile nazionale vanno ad intervenire su opere pubbliche danneggiate dalle ca-

lamià naturali per favorire il ritorno alle normali condizio-



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

ni di vita", si legge nel comunicato stampa della Giunta regionale.

Le risorse individuate saranno ripartite fra 13 Comuni, di cui 4 in Provincia di Savona (Calice Ligure, Testico, Vezzi Porto, Orco Feglino), uno in Provincia di Genova (Moconesi) e 8 in Provincia della Spezia (Vernazza, Beverino, Borghetto Vara, Follo, Maissana, Riccò del Golfo, Sesta Godano, Varese Ligure).

I fondi verranno distribuiti a tali Comuni, che dovranno cofinanziare sia la progettazione definitiva sia gli interventi, per una quota pari al 15% della spesa totale.

"Si tratta di risorse molto importanti - ha commentato l'Assessore regionale all'Ambiente **Renata Briano** - con cui si potrà intervenire per mitigare il rischio idrogeologico in Comuni già colpiti duramente dagli effetti del

maltempo attraverso opere idrauliche per ricostituire alvei dei fiumi e infrastrutture e intervenire su movimenti franosi".

Inoltre, la Giunta ligure ha programmato 2 milioni e 700.000 euro per il ripristino delle strade che sono rimaste interrotte a seguito delle alluvioni che si sono succedute dall'ottobre 2013 al gennaio di quest'anno.

Tali risorse provengono dalle accise sui carburanti 2013 e andranno a beneficiare oltre 40 Comuni liguri e 3 Province.

I Comuni che usufruiranno dei fondi, per un ammontare pari a 2,1 milioni di euro, sono:

- Busalla, Ceranesi, Cogorno, Coreglia Ligure, Isola del Cantone, Lavagna, Lersica, Montoggio, Ne, San Colombano Certenoli, Savignone, Torriglia, Valbrenna e Vobbia, in provincia di Genova;

- Arnasco, Calice Ligure, Cengio, Dego, Erli, Garlenda, Magliolo, Onzo, Quiliano, Rialto, Stella, Stellanello e Vezzi Porto, in Provincia di Savona;

- Borghetto d'Arrosca, Castellarò, Castelvittorio, Civezza, Molini di Triora, Montalto Ligure, Montegrosso Pian del Latte, Pietrabruna, San Gaggio della Cima, San Lorenzo al mare, Triora, Vallebona e Ventimiglia, in provincia di Imperia;

- Carro, Levanto, Maissana e Riomaggiore, in provincia della Spezia.

Agli interventi sulla viabilità dei Comuni si andranno ad aggiungere quelli sulla **viabilità delle Province della Spezia, Savona e Imperia, per cui sono stati stanziati 600.000 euro.**

"Sta proseguendo il lavoro della Giunta regionale - ha commentato l'Assessore alle Infrastrutture **Raffaella Paita** - per stanziare risorse per il maltempo che si è abbattuto in Liguria tra la fine dello scorso anno e l'inizio del 2014, per aiutare i Comuni a far fronte all'emergenza e a coprire le somme urgenze".

AVETE NOTIZIE O EVENTI SUL VOSTRO TERRITORIO CHE VORRESTE SEGNALARCI?

COLLABORATE CON LA NOSTRA REDAZIONE!

SRIVETECCI O CHIAMATECCI:

info@dgconsulting.it - 0171.412816

Tecnologia al servizio della sicurezza stradale

Al via il progetto europeo cui partecipa la Regione

Tecnologie applicate alla **sicurezza stradale.**

È l'obiettivo del progetto europeo sui **sistemi di trasporto intelligenti**, di cui Regione Liguria è partner, in rappresentanza dell'Italia, insieme al Comune di Verona, con un partenariato costituito da altri 10 Paesi membri dell'Unione europea.

Il progetto, che verrà finanziato a livello comunitario, si prefigge di rispondere ai bisogni di sicurezza stradale dei Paesi coinvolti attraverso appalti innovativi per favorire l'introduzione e la diffusione di tecnologie all'avanguardia.

Nel corso del 2014 verrà effettuato un monitoraggio da parte della Regione Liguria

che invierà a tutti i soggetti interessati, concessionari autostradali, grandi case automobilistiche, società di autotrasporto, un questionario per rilevare i bisogni a cui offrire risposte concrete, attraverso sistemi tecnologici innovativi, individuati anche grazie ad appalti comuni.

"L'innovazione ad ogni livello - spiega l'Assessore regionale allo sviluppo economico, **Renzo Guccinelli** - è la chiave di volta della programmazione 2014-2020 - sia come metodo che come impostazione e anche questo progetto concorre ad attuare la politica 'smart' della Regione".

Nel corso del progetto si studierà come utilizzare gli strumenti per i sistemi di

trasporto intelligente, per **mettere in relazione veicoli e infrastrutture, aumentando la sicurezza per conducenti e utenti della strada.**

"Un'infrastruttura stradale - continua l'Assessore regionale alle infrastrutture, **Raffaella Paita** - non può prescindere da questi aspetti che sono di tutela e costituiscono anche un servizio per chi guida. In pratica si tratta di studiare e diffondere le buone prassi in materia di trasporto intelligente, in grado ad esempio di deviare il traffico per evitare incolonnamenti o incidenti, confrontandosi con altre istituzioni e altre imprese europee per poi proporre alla Commissione UE un documento unitario".



Focus: qui Toscana

Toscana riunita per l'autotrasporto Incontro-confronto con associazioni e istituzioni

L'8 giugno a Pontedera (PI), autotrasportatori e autisti hanno potuto confrontarsi con le associazioni **Assotrasporti** e **Azione nel Trasporto Italiano** e le istituzioni circa le problematiche del settore.

Prosegue così il tour sul territorio delle due associazioni per incontrare i trasportatori e discutere con loro **proposte concrete di riforma dell'autotrasporto italiano**.

A introdurre i lavori, **Gioro Ercoli**, trasportatore e co-promotore dell'evento, che ha elencato le questioni aperte più sentite dai trasportatori pisani e livornesi, come quelle legate ai porti e all'intermodalità.

"La **concorrenza sleale estera** e i **costi eccessivi** per le imprese italiane rispetto agli standard europei stanno affossando il settore - ha affermato a gran voce **Renzo Erbisti**, Presidente di Azione nel Trasporto Italiano - **Dobbiamo unirici per cambiare il destino dell'autotrasporto italiano. Insieme è possibile,**

creiamo un fronte comune per difendere la sopravvivenza delle aziende locali di autotrasporto e lo sviluppo del comparto".

"**Il mondo associativo attuale delle 'grandi' non è in grado di supportare realmente la base**" - ha poi spiegato il Presidente di Assotrasporti, **Secondo Sandiano** - "**Noi di Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano siamo convinti che solo ascoltando le problematiche quotidiane che affliggono gli autotrasportatori è possibile migliorare le condizioni del loro lavoro**".

Sandiano ha così illustrato ai presenti in sala il progetto di radicamento sul territorio delle due associazioni, ottenendo riscontri positivi dai trasportatori e ponendo così le basi per l'apertura di ulteriori nuclei territoriali.

La parola è poi passata all'**On. Patrizia Terzoni**, Segretario della VIII Commissione per l'Ambiente alla Camera, che ha parlato di **Sistri**, ricordando di aver presentato

un'interrogazione parlamentare per avere chiarimenti sul caso Selex. "**Non abbiamo un sistema che sia semplice ed efficace - ha dichiarato - e nulla potrà cambiare fino a quando dovremo subire questi sistemi di gestione tutt'altro che trasparenti**".

Anche **Gaetano La Legname** - autotrasportatore ed assistente tecnico del Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera On. Ivan Catalano, nonché sostenitore del progetto delle due associazioni - è intervenuto sul tema Sistri. Secondo La Legname "**manca la corresponsabilità vettoriale a tut-**



Sicurezza stradale: novità all'Osservatorio regionale

A inizio giugno il Consiglio regionale toscano ha approvato all'unanimità la Legge di modifica delle norme sull'**Osservatorio regionale per la sicurezza stradale**. Tale Osservatorio, previsto dalla Legge Regionale

19/2011, si è insediato nell'agosto 2013 come organismo di consulenza permanente di Consiglio e Giunta. Suoi obiettivi sono rafforzare le politiche regionali in materia di sicurezza stradale, promuovere la conoscenza dei

fattori di rischio e verificare gli effetti delle azioni intraprese allo scopo. Poiché nel corso delle sedute sono emerse **criticità e nuove opportunità di sviluppo**, si sono rese necessarie le modifiche recentemente ap-

provate, per consentirne una maggiore operatività. Tra le novità, la possibilità di acquisire dati e informazioni da un maggior numero di fonti, la nascita di gruppi di lavoro interni su temi specifici, l'assegnazione di un logo.

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.

The collage shows multiple covers of the 'Veicoli Lavoro' magazine. Each cover features a different vehicle or piece of equipment, such as a Mercedes-Benz Sprinter van, a yellow tractor, a white truck, a forklift, and a red truck. The covers also include contact information for various companies, such as TRIVELLATO, ZANARDINI GIANFRANCO, OFFICINE BRENNERO, BREMBO CAR, MORETTI UGO, VIVA BRESCIA DIESEL, and IVECO. The magazine is described as a monthly publication of actual and updated advertisements, edited by 'Editoriale Winner'.

 **editorialewinner** ... al servizio di chi lavora.

Insieme,
abbiamo una marcia in più.



TRANSPOTECH LOGITEC

SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 16-19 aprile 2015



www.transpotec.com



Official Partner