



TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com

Anno XVI - Numero 4/2014

ALBO AUTOTRASPORTO, LA STRADA È SCIVOLOSA

IN PRIMO PIANO



*Francia,
"adieu" al
riposo sul
camion*

pagina 4



*Albo, la
nomina
del vice
presidente*

pagina 8



*Dispositivo
unico,
il dibattito è
aperto*

pagina 11



*"Zombie"
Sistri:
bersaglio
colpito*

pagina 22



*Ferie e
permessi :
Cossa dice
il CCNL
Assotrasporti
UGL*

pagina 27



*Dal territorio.
Focus
Piemonte,
Liguria,
Lazio*

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 | 27. | CONSULENTI |
| 4. | AUTOTRASPORTO 360° | 27. | Lavoro |
| 8. | NORME E ISTITUZIONI | 29. | Pratiche Auto |
| 11. | L'INTERVISTA | 29. | Legale |
| 14. | EVENTI | 30. | Sportello alimentare |
| 17. | LA TUA VOCE | 31. | Merci pericolose |
| 23. | PROVE VEICOLI | 32. | Sicurezza e ambiente |
| 25. | SICUREZZA STRADALE | 33. | L'opinione |
| | | 34. | Qualità trasporti |
| | | 35. | Fisco |
| | | 36. | DAL TERRITORIO |
| | | 36. | Qui Piemonte |
| | | 37. | Qui Liguria |
| | | 38. | Qui Lazio |

NUMERO 4 - 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 Civallo, Gabriella Tomasi,
Elisa Galvagno, Roberto Gianusso

Collaboratori

Davide Calvi, Antonio Dileo,
Paolo Giolitti, Ferruccio Marelli
Saverio Nicco, Giada Alloa
Giuliano Latuga, Giorgio Pasetti
Aurelio Prisco, Giancarlo Tavella

Amministrazione

Ilaria Ponso, 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



ALBO AUTOTRASPORTO 2.0

Visto il recente rinnovo del Comitato Centrale dell'Albo decido di dedicare a tale argomento lo spazio riservatomi. L'operazione si rivela però molto più difficile del previsto poichè reperire informazioni in merito sembra essere impossibile. L'immediato tentativo di consultare il sito web ufficiale dell'Albo, per giorni e giorni, non sortisce alcun risultato senza che, tra l'altro, si venga informati su quali siano le motivazioni di un "down" nè tantomeno su quando si ritiene indicativamente il sito possa tornare "up". Tento allora di consultare il sito del MIT ma anche questa strada si rivela non idonea a soddisfare la mia esigenza. Il risultato è che mi sarebbe piaciuto scrivervi del Comitato Centrale dell'Albo, dirvi, per vostre opportune valutazioni, quali sono le persone che vi rappresentano in seno al più importante (anche perchè l'unico) organo di rappresentanza dell'autotrasporto italiano ma ciò non è evidentemente possibile. Ci sarebbero poi mille valutazioni da fare sull'utilità di questa istituzione. Tuttavia, visto che esiste e viene profumatamente pagato

da ogni autotrasportatore, sarebbe buona cosa avere notizie a riguardo. Un'attenta valutazione però la voglio fare sul sistema di rappresentatività ormai obsoleto poichè superato dalle moderne tecnologie. Oggi si potrebbe fare in modo che siano gli stessi autotrasportatori ad eleggere i propri rappresentanti. Sarebbe sufficiente che all'atto del versamento annuale della quota all'Albo, che ormai può essere fatto solamente on-line, a pagamento effettuato, l'autotrasportatore avesse la possibilità di scegliere chi votare. Un esercizio di democrazia diretta che eviterebbe lo sgradevole balletto di cifre a cui assistiamo ogni qualvolta le associazioni parlano di quante aziende rappresentano e consentirebbe davvero agli autotrasportatori di scegliere chi li deve rappresentare. Si tratta, tra l'altro, di considerazioni che anche il mondo politico ha iniziato a fare. Alcuni deputati del M5S hanno infatti, in tal senso, presentato al Governo un'interrogazione utile a fare chiarezza. In attesa di buone notizie, per il momento, sarebbe già buona cosa che il sito dell'Albo tornasse a funzionare.



Francesca Vinai

Francia, “adieu” al riposo sul camion

Giro di vite contro il cabotaggio abusivo e il distacco internazionale

È ufficiale, dall'11 luglio in Francia è vietato per legge effettuare il riposo settimanale “lungo” a bordo dei camion.

Ve ne avevamo parlato sullo scorso numero di TN Trasportonotizie, quando la norma in questione era discussa in sede parlamentare. Ora la legge francese è stata definitivamente approvata.

Vita dura, dunque, per le aziende di autotrasporto che operano Oltralpe, considerate le **durissime sanzioni previste per i trasgressori**: un anno di reclusione e 30.000 € di multa per i datori di lavoro che non vigilano sul riposo settimanale dei loro autisti o che li pagano sulla base della distanza percorsa o del volume delle merci trasportate, come sancito dall'art. 4 del Regolamento CE n° 561/2006.

Oltre a stabilire il divieto di riposo sul camion, volto a contrastare il cabotaggio abusivo effettuato dai vettori stranieri, la nuova legge d'Oltralpe introduce norme di regolamentazione del distacco internazionale, che prevedono la responsabilità solidale del datore di lavoro.

Nello specifico è previsto l'obbligo dell'impresa che distacca uno o più dipendenti, di redigere una dichiarazione preventiva all'ispettorato del lavoro, pena sanzioni amministrative non superiori a 2.000 € per lavoratore distaccato e non superiori a 4.000 € in caso di recidiva entro un anno dalla prima contestazione. L'importo totale dell'ammenda non può superare i 10.000 €. La violazione di tali norme comporta inoltre l'interdizione dell'impresa da tutte le agevolazioni per cinque anni.

Mentre gli altri Stati europei stanno

attuando provvedimenti simili, continuano le reazioni forti e contrastanti dal mondo associativo europeo.

In Italia **le uniche associazioni ad aver preso una posizione** a riguardo sono Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano, le quali hanno chiesto e ottenuto un riscontro favorevole dalla



Commissione europea, dopo aver denunciato i vizi di fondo e le eccessive sanzioni previste della normativa.

Seppur favorevoli a qualsiasi azione volta a combattere l'abusivismo straniero e la concorrenza sleale, le due associazioni pongono l'accento sull'eccesso delle sanzioni, proponendo un meccanismo sanzionatorio più graduale, che non danneggi l'autotrasportatore italiano che effettua cabotaggio regolare sul territorio francese.

La posizione di Assotrasporti e Azione nel trasporto italiano è stata seguita da Fenadismer, come già comunicato nello scorso numero ed ora anche dall'IRU (International Road Transport Union) ha preso posizione contro la nuova legge francese, ritenendola in contrapposizione alla direttiva comunitaria.

Cos'è il trasporto in regime di cabotaggio?

Per cabotaggio terrestre si intende la fornitura di servizi di trasporto all'interno di uno Stato membro da parte di un vettore residente in un altro Stato membro, approvato specificatamente dal regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio del 25 ottobre 1993. La normativa europea prevede che, una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata, i trasportatori siano autorizzati ad effettuare fino a 3 trasporti di cabotaggio successivi. L'ultimo scarico prima di ripartire deve avere luogo entro 7 giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

Cos'è il distacco internazionale del lavoratore?

Si configura quando un datore di lavoro pone temporaneamente uno o più lavoratori a disposizione di un altro soggetto per l'esecuzione di una determinata attività lavorativa.

Il distacco che comporta il trasferimento ad un'altra unità produttiva distaccata sita a più di 50 Km da quella cui il lavoratore è adibito, può avvenire solo per comprovate ragioni tecniche, organizzative, produttive o sostitutive.

Inaugurata la nuova autostrada BreBeMi

Valida alternativa all'A4?

Una nuova arteria per la circolazione nel Nord Italia. È l'autostrada A35 - BreBeMi, che collega direttamente Milano, Bergamo e Brescia, inaugurata lo scorso 23 luglio al Centro di manutenzione e controllo della BreBeMi a Fara Olivana, in provincia di Bergamo. Presenti all'inaugurazione il Presidente

del Consiglio Matteo Renzi, i Ministri Maurizio Lupi e Maurizio Martina e il Presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni, i quali hanno tagliato il nastro alla nuova autostrada che nei suoi primi giorni di vita ha visto circolare oltre 36.000 utenti.

L'arteria, nata come alternativa alla veterana A4 che collega il capoluogo lombardo a Venezia, è la prima autostrada italiana interamente finanziata attraverso il ricorso alla cosiddetta "finanza di progetto", con un costo complessivo di 1,6 miliardi di euro, senza contributi a carico dello Stato. L'opera, infatti, è stata finanziata

per il 21% esclusivamente con i mezzi propri messi a disposizione dai soci - soggetti privati coinvolti nel progetto di realizzazione dell'opera pubblica - e per la restante parte attraverso il ricorso a prestiti.

È bene, però, puntualizzare che è scorretto sostenere, come dichiarato da più parti, che la nuova A35 sia stata realizzata facendo ricorso soltanto a capitale privato. Infatti, gli istituti bancari che hanno garantito i prestiti alla base del project financing sono la Banca europea per gli investimenti - di proprietà dei 28 Stati membri dell'Unione europea, Italia compresa - e la Cassa depositi e prestiti - società per azioni a controllo pubblico, in cui il Ministero dell'Economia e delle Finanze detiene oltre l'80% del capitale.

Non sono, infine, mancate le polemiche legate al costo eccessivo della nuova tratta lombarda e alla mancanza di aree di servizio adeguate.



Veicoli elettrici

Al via le colonnine di ricarica

Varato il **Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica**.

Il Piano, firmato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, si inserisce nel progetto per la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli elettrici nonché interventi di recupero del patrimonio edilizio finalizzati allo sviluppo delle medesime reti. Il Piano definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica sul territorio nazionale, sulla base di criteri oggettivi che tengono conto dell'effettivo fabbisogno presente nelle diverse realtà, valutato sulla base di alcuni criteri:

- congestione del traffico privato;
- criticità dell'inquinamento atmosferico;
- sviluppo della rete stradale urbana ed

extraurbana e di quella autostradale. Il Piano Nazionale è il risultato di una serie di incontri con i principali player nazionali nel settore della **mobilità elettrica**, del confronto con la Commissione Europea sulla base della strategia "Clean fuel strategy", e della consultazione pubblica, avvenuta tra l'aprile e il

maggio del 2013, cui hanno partecipato diversi protagonisti del settore, tra cui Renault Italia S.p.A., TERNA rete Italia, Piaggio & C. S.p.A., Mitsubishi Motors Automobili Italia S.p.A., Poste Italiane S.p.A., Enel S.p.A., Toyota Motor Italia S.p.A., Regione Emilia Romagna, Regione Lombardia, Unindustria.



Sistri, la storia infinita

Gli ultimi sviluppi della vicenda legata al caso Selex

Prosegue la **telenovela Sistri**, il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, nato per informatizzare la filiera dei rifiuti speciali a livello nazionale, dalla movimentazione allo smaltimento.

Come già riportato sugli ultimi numeri della rivista, il Sistri resta **attivo solo sulla carta**, poiché le sanzioni previste per le violazioni connesse saranno applicabili solo da gennaio 2015.

Resta dunque un sistema "virtuale", non funzionante. Eppure i costi di installazione dei macchinari e il contributo di iscrizione siano tutt'altro che virtuali per le aziende soggette al sistema.

Ma **lo scandalo non finisce qui**. Ulteriori polemiche sono nate sulla società che ha in gestione il sistema.

In una relazione dell'AVCP (Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture) è stato contestato l'appalto - avvenuto senza gara - tra il Ministero dell'Ambiente e la società Selex del gruppo Finmeccanica. Nello specifico, è stato scelto di secretare il progetto, aggirando di fatto gli obblighi di concorrenza. Il Ministero dunque ha avuto rapporti esclusivamente con la Selex, bypassando qualunque tipo di rapporto con altre imprese che potessero presentare le stesse capacità tecniche, economiche e imprenditoriali.

Nel marzo 2014 il Ministero dell'Am-

biente, nella persona del Sottosegretario Silvia Velo, ha dichiarato che l'ipotesi di risoluzione del contratto è già stata valutata nel 2012, ma è stato ritenuto valido e legittimo il contratto con la Selex, avente scadenza il prossimo 30 novembre 2014.

Dalla politica giungono novità al riguardo. A fine luglio, l'Aula del Senato ha approvato il Decreto Legge sulla competitività (n. 91/2014) che proroga la validità del contratto con la Selex fino al 31 dicembre 2015. Contestualmente è stato previsto l'avvio della procedura di una nuova gara europea a partire dal 30 giugno 2015.

Ora tuttavia, la Selex Service Management ha comunicato al Ministero dell'Ambiente la **mancata volontà di proseguire con la gestione del Sistri** oltre la scadenza contrattuale del 30 novembre 2014, creando di fatto un vuoto gestionale.

Avevano quindi forse ragione Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano quando, ancora prima dello scandalo di questa vicenda, avevano intuito e preso posizione chiedendo la **sospensione del Sistri**, e soprattutto il rinvio del pagamento al momento in cui la tracciabilità dei rifiuti sarebbe stata realmente funzionante.

Dato che il Ministero non ha accolto le istanze delle due associazioni, le aziende che han voluto essere in regola, sono state obbligate ad installare il sistema

e a pagare il contributo al 30 giugno. Solo ora, di fronte all'evidenza, le altre associazioni stanno arrivando sulle posizioni di Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano.

Per onor di cronaca, precisiamo che dal discusso verbale del collaudo risulta che delle 14.000 aziende soggette al sistema Sistri solo 6.000 abbiano utilizzato il sistema, tenendo conto che di quest'ultime 1.500 non erano obbligate. Un numero **"molto difforme alle attese"**. Nonostante la proroga concessa dunque, la protagonista di scandali e arresti rilevanti ha deciso di mollare. In conclusione, la domanda sorge spontanea, cosa ne sarà di questo contributo? **Come sopperirà il Ministero alla mancanza di gestione del sistema**, dati i tempi elefantiaci della pubblica amministrazione?



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

Apparecchi di sollevamento

a cura di Roberto Corino, Amministratore unico Aval srl e Asimov srl

Verifiche e patenti a servizio dell'autotrasportatore

Molto spesso gli autotrasportatori utilizzano nelle fasi di carico e scarico dei propri mezzi di trasporto, apparecchi di sollevamento quali gru di carico montate sul veicolo, carrelli elevatori, gru a ponte, autogru, gru a bandiera. **Tutte queste attrezzature per poter funzionare correttamente ed in sicurezza devono essere soggette a controlli tecnici, controlli di manutenzione ordinaria e straordinaria e controlli di verifica periodica.** I primi sono a carico del proprietario, mentre i controlli o verifiche periodiche venivano effettuate da Inail ed Asl. Recentemen-

te alla effettuazione delle VERIFICHE PERIODICHE sono state abilitate dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali alcune società private. La **AVAL srl** (Agenzia Verifiche Attrezzature di Lavoro) che ha la sua sede legale a Cuneo, opera con i propri ispettori in Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Lazio. Le verifiche periodiche, obbligatorie per legge, possono pertanto essere richieste direttamente alla AVAL. Tale obbligo legislativo sancito dal Testo Unico sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro (D.Lgs.81/2008) consiste in un controllo, da parte degli ispettori AVAL, del corretto funzionamento degli apparecchi di sollevamento e dei relativi dispositivi di sicurezza. Oltre ad applicare tariffe di particolare favore ai **soci Assotrasporti**, AVAL garantisce ai propri Clienti i seguenti servizi:

con elenco delle attrezzature da verificare

L'autotrasportatore che utilizza gli apparecchi di sollevamento per il carico e scarico dei propri mezzi o per le attività correlate alla professione, deve inoltre possedere l'abilitazione (patente) all'uso di tali attrezzature. Tale obbligo legislativo è anch'esso sancito dal Testo Unico sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro (D.Lgs. 81/2008). Assotrasporti ha sottoscritto una convenzione con il centro formazione ASIMOV srl che opera su tutto il territorio nazionale ed applica ai propri iscritti tariffe di particolare favore. Con ASIMOV (Attività Scolastiche Ispezioni Macchine operatrici Verifiche) gli autotrasportatori possono ottenere l'abilitazione per l'utilizzo di attrezzature quali:

- Consulenza gratuita per la preparazione delle pratiche INAIL di denuncia messa in servizio e richiesta prima verifica
- Effettuazione delle verifiche nelle date concordate con i Clienti ed entro i termini legislativi previsti
- Inoltro verbali
- Archivio scadenziario attrezzature consultabile da ciascun Cliente via internet o mediante trasmissione diretta
- Avviso all'approssimarsi delle date di scadenza mediante lettera di incarico
- Piattaforme di lavoro mobili elevabili (PLE)
- Gru a Torre (gru edili), gru mobili e gru per autocarro
- Carrelli elevatori semoventi con conducente a bordo (muletto, carrelli a braccio telescopico fisso, carrelli a braccio telescopico rotante)
- Trattori Agricoli o Forestali
- Macchine Movimento Terra (Escavatori idraulici, Pale caricatori, Terne, Autoribaltabili a cingolo)
- Pompe per calcestruzzo



L'Ing. Roberto Corino,
Amministratore unico di Aval

ASIMOV srl
Attività Scolastiche Ispezioni Macchine Operatrici Verifiche

- 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

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

Prime nomine albo autotrasporto

Faggi nominato Vicepresidente

L'Albo Nazionale degli Autotrasportatori ha il suo nuovo **Vicepresidente**. È **Silvio Faggi**, segretario nazionale della Fiap.

Dopo la prima riunione di giugno del neo costituito Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori - avvenuto in sordina e senza notizie ufficiali sui partecipanti e sui temi di discussione - sono giunte notizie di corridoio di litigi fra i contendenti al "trono".

È poi arrivata durante la riunione dello scorso 15 luglio la nomina del Vicepresidente, in rappresentanza delle associazioni di categoria.

Ma Silvio Faggi è stato **supportato solo dalla metà delle sigle presenti nel Comitato**. Hanno votato a favore Confartigianato Trasporti, Sna Casartigiani, UNITAI, Fai Conftrasporto e la stessa Fiap. Hanno preferito invece astenersi dal voto ANITA, CNA Fita, Confcooperative, Fedit e LegalcoopServizi.

"In un momento così difficile dobbiamo trovare la più ampia condivisione possibile tra le associazioni di categoria e lavorare avendo un solo obiettivo: la tutela delle imprese italiane" sono le

prime dichiarazioni di Faggi. "Per questo obiettivo - prosegue - l'Albo è uno strumento formidabile: con la recente riforma, fortemente voluta dalla maggioranza delle associazioni dell'autotrasporto, sono state ridisegnate le attribuzioni che il legislatore ha affidato a questo organismo.

La verifica dell'adeguatezza e regolarità delle imprese iscritte, vecchie e nuove, ci consentirà di difendere la categoria, escludendo dal mercato le imprese che non rispettano le regole. L'invito che rivolgo a tutti, a cominciare dai colleghi che siedono in questo organismo in rappresentanza delle associazioni, è di fare uno sforzo straordinario per garantire alle imprese che rappresentiamo di poter contare su di un Albo professionale e all'altezza delle loro aspettative".

Dopo l'elezione di Faggi, restano da definire le restanti cariche, per le quali **tutto tace dal fronte**. Il Ministro Lupi sta vagliando le candidature per la Presidenza, mentre attualmente il Comitato è guidato ad interim dal Capo Dipartimento Trasporti terrestri Amedeo Fumero.

Gli autotrasportatori restano in attesa



di azioni concrete della nuova amministrazione, anche se - al momento di scrivere - il sito dell'Albo è oscurato da settimane. La parte del mondo associativo vicina alla base - il gruppo che vede Assotrasporti capofila - denuncia la **mancanza di trasparenza e di concretezza dell'organismo a capo dell'autotrasporto italiano**.

Anche alcuni deputati, vista la preoccupante situazione, hanno presentato apposita interpellanza e messo in dubbio la validità dell'Albo nella sua attuale conformazione.

**Vuoi essere informato
tutti i giorni sulle ultime
novità dal mondo
dell'autotrasporto?**

**Visita
www.trasportonotizie.com**



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

Veicoli ecologici e formazione

Ecco come sono ripartiti i fondi pubblici per il 2014

Sono stati pubblicati i decreti che stanziavano i fondi per gli **investimenti per mezzi ecosostenibili** e per la **formazione**, nell'ambito dei 300 milioni destinati al settore dell'autotrasporto nel 2014.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha reso noto il decreto, in attesa di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, che stabilisce le modalità di ripartizione e di erogazione delle risorse finanziarie dedicate agli **investimenti per l'anno 2014, destinate alle aziende di autotrasporto per una quota di 15 milioni di euro**.

Il decreto (n. 307 del 3 luglio scorso) destina 15 milioni agli investimenti solo ed esclusivamente per l'acquisizione di mezzi a bassa impatto ambientale. In dettaglio, i fondi, disponibili fino ad esaurimento, sono utilizzabili dalle imprese di autotrasporto per l'acquisizione di:

- autoveicoli nuovi di fabbrica aventi

massa complessiva a pieno carico da 3,5 a 7 tonnellate a trazione alternativa a gas naturale o biometano;

- autoveicoli nuovi di fabbrica aventi massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 16 tonnellate a trazione alternativa a gas naturale o biometano;
- semirimorchi nuovi di fabbrica, per il trasporto combinato ferroviario rispondenti alla normativa UIC 596-5 e per il trasporto combinato marittimo dotati di ganci nave rispondenti alla normativa IMO.

Il valore del contributo erogato per i mezzi di massa a pieno carico da 3,5 a 7 tonnellate è pari a 2.400 euro, mentre per i mezzi di massa sempre a pieno carico da 16 tonnellate o superiore è pari a 9.200 euro. Il contributo erogato per l'acquisto di semirimorchi destinati al trasporto combinato ferroviario o marittimo è di 4.500 euro oppure di 6.000 euro se si rispettano

determinate condizioni.

Alla **formazione professionale**, invece, sono stati destinati nel 2014 10 milioni di euro, fino ad un massimo di 150.000 euro per azienda.

Sono valide le domande di accesso ai contributi per iniziative di formazione o aggiornamento professionale, generale o specifico, volte all'acquisizione di competenze adeguate alla gestione d'impresa ed alle nuove tecnologie, allo scopo di promuovere lo sviluppo della competitività, **con esclusione dei corsi di formazione finalizzati all'accesso alla professione di autotrasportatore e all'acquisizione o al rinnovo di titoli richiesti obbligatoriamente** per l'esercizio di una determinata attività di autotrasporto.

Il termine per la predisposizione delle domande decorre dalla data di pubblicazione dei decreti in Gazzetta Ufficiale.

Riforma del Codice della strada, i dettagli

Un **testo più snello e maggiormente incentrato sulla sicurezza**.

Sono questi gli obiettivi di ridefinizione del nuovo Codice della Strada, approvato nelle scorse settimane dalla Commissione Trasporti della Camera. Il

testo, ispirato ai principi di delegificazione e di semplificazione delle norme e delle procedure, in linea con le direttive comunitarie, prevede diverse novità.

In tema di sicurezza spicca l'introduzione del **reato di omicidio stradale**, for-

temente voluto dal Viceministro ai Trasporti Riccardo Nencini. "Una giornata importante, la aspettavo da tempo - è il suo primo commento - Ci sono questioni urgenti che non possono essere rimandate.

PNEUMATICI E OFFICINA MULTIMARCA - CENTRO REVISIONI - IMPIANTI A GAS



Via Vecchia di Cuneo, 15 - 12011 Borgo San Dalmazzo (CN)

Tel. 0171 262709 - www.alpigomme.com



Questioni che stanno nel cuore degli italiani e di quelle famiglie che hanno perso un parente a causa di persone che si sono messe alla guida violando le norme del codice della strada". La nuova norma intende dunque tutelare gli utenti deboli della strada, inclusi i con-

ducenti di ciclomotori e motocicli. Altra grande novità riguarda l'introduzione della **patente a punti per i guidatori minorenni** di moto, scooter e delle cosiddette minicar.



Trasporti in Europa

Il programma di Lupi per il Semestre di Presidenza italiana

È stato presentato presso la Commissione Trasporti del Parlamento europeo il **programma per il settore delle infrastrutture e dei trasporti**, che l'Italia si impegnerà ad attuare durante il **semestre di presidenza europea**.

Competitività, sviluppo economico e coesione sociale sono le priorità che il Ministro Lupi intende perseguire nel corso del semestre di presidenza ita-

liana del Consiglio dell'Unione europea, inaugurato lo scorso 1° luglio.

"Crescita e occupazione sono tra le principali priorità del Semestre italiano di Presidenza. Per perseguirle - ha affermato il Ministro Lupi nel corso del suo intervento al Parlamento europeo - il settore delle infrastrutture e dei trasporti riveste un ruolo fondamentale". Nel settore dei trasporti, è dunque prioritario per l'Unione europea:

- rilanciare gli investimenti sullo sviluppo delle **reti TEN-T**;
- lavorare, con il sostegno di tutti gli Stati membri e della Commissione europea, per il completamento del **mercato unico dei trasporti**;
- lavorare in particolare sulla governance e l'integrazione del **trasporto ferroviario** (IV Pacchetto ferroviario) ed **aereo** (Cielo Unico Europeo 2+) e sulla nuova **normativa portuale**.

La Presidenza italiana mira anche a

completare i negoziati con il Parlamento sui fascicoli riguardanti le dimensioni dei veicoli ("mega trucks") e a proseguire il lavoro sulle norme di applicazione transfrontaliera.

Il Ministro Lupi ha annunciato che la Presidenza italiana dedicherà il Consiglio informale dei Ministri dei Trasporti europei, che si terrà a Milano il 16 e 17 settembre, al tema delle grandi reti di trasporto trans-europee.

L'obiettivo è quello di promuovere una posizione congiunta tra gli Stati membri sulla governance dei Corridoi e un efficace meccanismo di finanziamento, attraverso una maggiore flessibilità di utilizzo dei contributi pubblici e dei Fondi Strutturali 2014-2020.



Commissione Trasporti al Parlamento Europeo

Ecco il nuovo team

Aria di novità al Parlamento europeo. In seguito alle elezioni del giugno scorso, **Michael Cramer** è stato nominato nuovo Presidente della Commissione parlamentare per i trasporti e il turismo, organismo del Parlamento di Strasburgo che si occupa della gestione e dello sviluppo delle reti di trasporto europeo.

Tedesco di nascita ed esponente del movimento dei Verdi Europei, Cramer

ha come linea guida del suo mandato la **regolarizzazione fiscale delle imprese di trasporto**, al fine di abbassare i costi di esercizio.

Altro obiettivo l'attuazione di riforme in un'ottica di maggiore **sostenibilità ambientale**. Con le ultime elezioni europee sono stati rinnovati anche gli europarlamentari membri della Commissione Trasporti e Turismo.

Volti nuovi anche alla Commissione

europea, organo esecutivo dell'Unione europea, che ha un nuovo Presidente. È **Jean-Claude Juncker**, che succede al portoghese José Manuel Barroso.

Vedremo quali saranno gli sviluppi circa le nomine di tutti i Commissari, a cominciare dal capo della Commissione trasporti, (il "Ministero" dei trasporti europeo), guidato dall'estone Siim Kallas durante l'ultimo mandato di Barroso.

Il Dispositivo unico, il dibattito è aperto

La lettera al TN

Pubblichiamo di seguito estratto della lettera trasmessaci da **Francesco Signor, Responsabile Marketing & comunicazione di Viasat Group.**

Signor desidera lasciare il suo contributo in risposta all'articolo "Il dispositivo unico, questo sconosciuto" pubblicato sullo scorso numero e scritto da Gaetano La Legname, autotrasportatore e assistente tecnico dell'On. Ivan Catalano, Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera.



“Buongiorno direttore, forse merita ricordare, in questo contesto, come nei dati del “Logistic Performance Index”, elaborati dalla Banca Mondiale, **l'Italia compare al 24° posto nel mondo per performance logistica**, nonostante sia l'ottava economia mondiale. Secondo le stime del Piano Nazionale della logistica, approvato nel 2012 dalla Consulta dei trasporti e della logistica, l'inefficienza nel sistema logistico costa al Paese oltre 40 miliardi di euro, pari al 2,5% del PIL. Di fronte a questi numeri, **la questione dell'innovazione tecnologica di questo settore assume una valenza non solo strategica, ma vitale.** La telematica satellitare è una scelta ineludibile per dare a questo comparto tutta l'efficienza di cui ha bisogno per competere in Italia e all'estero. Ignorare questo imperativo vuol dire ripetere l'errore commesso trent'anni fa da molte imprese che non hanno assecondato il cambiamento che l'informatica ha imposto. Chi non lo ha fatto è sparita dal mercato.”

Secondo Viasat è dunque **l'innovazione tecnologica a giocare rilevanza strategica nel superamento dell'inefficienza del sistema logistico.** Ripartire dalle eccellenze, come i Politecnici di Torino e Milano, citati da La Legname, aiuterebbe ad affrontare il cambiamento epocale e la sfida competitiva che ci attende per i prossimi anni.

In merito alla portabilità e interoperabilità dei dispositivi telematici bisogna considerare un aspetto, di natura esclusivamente politica, che riguarda il Decreto Liberalizzazioni. Il decreto legge convertito in legge 24 Marzo 2012 n.27 avrebbe dovuto affidare la regolamentazione ad un decreto attuativo che gli operatori del settore invece attendono ancora oggi, dopo circa due anni e mezzo.

I dispositivi satellitari, inoltre, non servono solo a segnalare la posizione del veicolo, ma al contrario a **migliorare l'efficienza dell'attività di trasporto.** “Investire nella formazione potrebbe essere estremamente utile per fare uno scatto in avanti tutti insieme”. La Legname aveva citato Sistri e UIRNet, e Signor in merito dichiara: “come sappiamo tutti il caso Sistri è stato un progetto “secretato” e “criticato” le cui finalità sono pregevoli, per quanto la realizzazione sia un esempio di mancata sinergia con chi già opera con successo sul mercato, mentre UIRNet propone un progetto di Piattaforma Logistica Nazionale, tuttora in corso, ma non ancora del tutto operativo”. Diversamente, l'adozione di soluzioni telematiche da parte di Compagnie Assicuratrici sarebbe oggi un processo fortemente in crescita ed efficace per ridurre il rischio e le frodi, nonché per formulare polizze su misura del cliente,

anche in ottica di risparmio e maggiore sicurezza. **Esistono quindi casi di successo che dimostrerebbero quanto le tecnologie telematiche satellitari, applicate al mondo del trasporto, determinino vantaggi sul piano dell'efficienza.** Uno Studio Viasat dimostra che l'adozione di queste soluzioni ridurrebbe “fino a circa 10 mila euro i costi annui....con un rapporto tra investimento e benefici di 1 a 17”.

Il responsabile Marketing & Comunicazione Viasat spiega ancora che gli operatori, in materia di gestione in sicurezza, non possono che essere più efficienti rispetto all'attività di eventuali enti pubblici, in virtù delle avanzate norme in tutela della Privacy cui si devono attenere. E - concludendo - sottolinea come il mercato delle soluzioni telematiche satellitari sia agli albori e necessiti perciò di investimenti, innovazione e flessibilità.

Trovate la lettera completa su
www.trasportonotizie.com

La risposta a Viasat

Nello spirito di collaborazione che ci contraddistingue, abbiamo sottoposto la lettera di Viasat all'On. Ivan Catalano e Gaetano La Legname.

Insieme al consulente giuridico Gabriele Matteo Fiorenti, ecco cosa hanno risposto sul tema del dispositivo unico.



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

“Egregio Direttore, vorremmo fare alcune precisazioni ed altre integrazioni, alla luce delle osservazioni del Dott. Francesco Signor, Direzione Marketing e Comunicazione di Viasat Group Spa, **che ringraziamo per la risposta**”.

La prima specifica riguarda il richiamo ai soggetti di eccellenza: non tanto i Politecnici di Torino e di Milano (la cui reputazione è nota), quanto più due centri di eccellenza italiani riconosciuti in tutto il mondo per l'Open Data e l'Open hardware.

Una “doverosa premessa” riprende l'oggetto di riferimento dell'articolo pubblicato sul numero 3/2014 di Trasporto Notizie. All'interno dell'articolo, infatti, erano stati presi in considerazione “i dispositivi di localizzazione satellitare installati a bordo degli automezzi adibiti al trasporto merci”, in particolare i “veicoli commerciali ed industriali per il trasporto di merci per conto terzi” e non tutti gli autoveicoli in circolazione. **“Tutti i soggetti della filiera** identificati dall'Art. 2 D.Lgs. 21 novembre 2005, n. 286, infatti **hanno delle necessità logistico-transportistiche che vanno oltre l'installazione della scatola nera**, che secondo definizione legislativa si limita a:

- verificare la compatibilità dei danni denuncia i rispetto alla dinamica del sinistro;
- esercitare maggiori controlli sui costi dei risarcimenti;
- contrastare in maniera più efficace i fenomeni speculativi e fraudolenti, con conseguente creazione di margini per la riduzione dei prezzi r.c. auto.

Questo va sicuramente bene per gli autoveicoli adibiti al trasporto «privato» ed è utile anche l'utilizzo professionale”.

A seguito di confronti avvenuti con gli operatori del settore, l'On. Catalano in qualità di VicePresidente della IX

Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera conviene nel constatare che **il tema principale è quello “vissuto quotidianamente dagli autotrasportatori, di operare in sincronia con gli altri attori della filiera”**. E' opportuno quindi “un intervento in tema di promozione delle tecnologie di geolocalizzazione di ampio respiro, con finalità non limitate ai profili assicurativi bensì estese a ricomprendere l'efficientamento logistico e la sicurezza della circolazione”. In tema di gestione dei dati di localizzazione satellitare, il primo destinatario dovrebbe essere un **soggetto «sopra le parti» come la Piattaforma Logistica Nazionale**, che ha il compito di armonizzare l'efficienza del trasporto come farebbe “un direttore d'orchestra. I vari componenti dell'orchestra sono rappresentati dai soggetti del libero mercato che offrono i servizi a valore aggiunto per la gestione della flotta.” UIRNet 2.0, la piattaforma digitale che permetterà l'interconnessione tra i soggetti operanti nel trasporto merci, “è un'opportunità che non possiamo e non dobbiamo perdere, se non altro perché sono stati spesi decine di milioni di Euro, soldi nostri”.

A proposito del decreto attuativo Liberalizzazioni del MISE e il proposto Regolamento IVASS, dopo una attenta analisi che ha coinvolto anche il **Dott. Gabriele Fiorenti**, La Legname e Catalano commentano: “non possiamo dirci stupiti del blocco dello stesso, anche alla luce del ricorso al TAR del Lazio da parte di Semplicemente Srl, ricorso che contiene stimoli non privi di valore. Constatiamo purtroppo che questo capita troppo spesso in questo paese e sempre quando non c'è una condivisione d'intenti, **così si perdono le opportunità, peccato!**”

L'ex regolamento ISVAP, ora IVASS



(Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni), che con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Garante per la protezione dei dati personali definisce le modalità di raccolta, gestione e utilizzo (in particolare a fini tariffari per la determinazione della responsabilità in occasione di sinistri) risulta essere **“uno strumento parziale e incompleto**, alla luce delle potenzialità della tecnologia disponibile, per l'operatività della filiera del trasporto merci. Riteniamo che un tale intervento avrebbe dovuto essere contestuale, o quanto meno armonico, rispetto all'organizzazione della politica nazionale dei trasporti tramite UIRNet”. Il testo completo su www.trasportonotizie.com

**TN Trasportonotizie invita
al dibattito chiunque
volesse intervenire sul
tema del dispositivo unico.**

**Contattate la Redazione
al 0171412816
info@dgconsulting.it**

truckEmotion®

www.truckemotion.it



2014

rivivi l'emozione

10/11/12 OTTOBRE

AUTODROMO NAZIONALE MONZA



vanEmotion®



NOVITÀ DELL'EDIZIONE 2014

L'evento dentro l'evento dedicato ai **VEICOLI COMMERCIALI**
con **PROVE IN PISTA** e **OFF-ROAD**



VIE&TRASPORTI



radionumber**One**



DAF

IVECO



Mercedes-Benz

**RENAULT
TRUCKS**

SCANIA

Volvo Truck Center

Passione, divertimento e solidarietà truckEmotion e vanEmotion in arrivo!

Dopo il grande successo delle scorse edizioni, truckEmotion ritorna più carico e rinnovato che mai!

Dal **10 al 12 ottobre l'Autodromo Nazionale Monza** sarà invaso da flotte di Truck e, grande novità, anche di Van. Avete letto bene: truckEmotion apre anche ai veicoli commerciali leggeri (LCV).

vanEmotion, che il 10 ottobre aprirà la manifestazione dedicata al mondo dei veicoli da trasporto e da lavoro, consentirà ai costruttori di LCV, alle società di noleggio, ai fleet manager conto terzi e conto proprio e a chiunque sarà interessato, di incontrarsi e confrontarsi su tutte le novità relative ai veicoli dedicati all'"ultimo miglio".



vanEmotion soprattutto darà l'opportunità di provare su pista tutti i più nuovi Van.

Passione, emozione e formazione saranno il motore di questa terza edizione. truckEmotion dedicherà molti spazi ad interessanti approfondimenti sulla formazione a bordo del veicolo. Inoltre, durante la tre giorni verranno presentate la Truck Business School e il nuovissimo Job Center. Consapevole del loro importante ruolo, l'edizione 2014

ospiterà anche le maggiori associazioni di categoria.

Non solo passione per il mondo dei truck, ma anche solidarietà: quest'anno truckEmotion, in collaborazione con Ritchie Bros, organizzerà un'asta benefica.

E ad accompagnare la manifestazione ci saranno l'immane musica di Radio Number One e la simpatia del comico Leonardo Manera, testimonial dell'evento.

Due i convegni, cinque i workshop oltre al tradizionale report ASAP.

Questo il programma - molto... provvisorio - dei contenuti. Una piccola anticipazione delle numerose e sorprendenti novità che truckEmotion ha in serbo per voi!



Su www.truckemotion.it il conto alla rovescia è già iniziato!

TN Trasportonotizie anche quest'anno è media partner di truckEmotion.

A Monza ci saremo anche noi... venite a trovarci!

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**

Move.App Expo 2014

Nuova edizione con un convegno dedicato all'autotrasporto

L'edizione 2014 del Forum Internazionale Move.App Expo si terrà a **Milano dall'11 al 15 ottobre 2014**, nella sede del Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo Da Vinci.

Anche quest'anno fulcro del Forum, di cui noi di TN Trasportonotizie siamo media partner, saranno l'innovazione tecnologica, la logistica e le politiche per la mobilità "smart" e i trasporti.

L'evento ha ottenuto **prestigiosi riconoscimenti** con il rinnovo dei patrocini da parte di Commissione Europea, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente, Trenord, Ferrovienord e Assotrasporti.

La Sessione Istituzionale e le sessioni tecniche si svolgeranno nelle sale della struttura museale, tra cui la Sala Cenacolo magnificamente affrescata, posta nel chiostro dell'antico monastero di San Vittore al Corpo, e la Sala Conte Biancamano, ricostruzione originale del salone delle feste dell'omonimo transatlantico, all'interno della quale si svolgerà la cena di rappresentanza organizzata per la sera di lunedì 13 ottobre.

Workshop tematici e approfondimenti saranno tenuti negli spazi dei padiglioni ferroviario ed aeronavale a diretto con-



tatto con i principali pezzi delle collezioni. Negli adiacenti spazi esterni, a ridosso del sottomarino Enrico Toti saranno collocati i veicoli per il trasporto pubblico locale disponibili per test drive e corse dimostrative.

Infine, è confermata anche la **seconda edizione della tavola rotonda** "Gomma e rotaia uniti: un'opportunità per il futuro delle aziende di autotrasporto", organizzata da Assotrasporti, associazione di categoria fra i patrocinatori di Move.App Expo, in collaborazione con il CIRT - Centro di Ricerca Trasporti dell'Università degli Studi di Genova. Visto il successo della prima edizione, si parlerà nuovamente di **intermodalità**, illustrando i vantaggi che si possono trarre dalla sinergia del trasporto merci su gomma e su ferro.

**Vuoi partecipare alla tavola
rotonda sul trasporto sul
trasporto merci intermodale?**

**Vorresti proporre
problematiche e argomenti di
discussione?**

Contatta la redazione di

TN Trasportonotizie!

Tel: 0171 412816

info@dgconsulting.it



SCOPRI LA NUOVA GAMMA DI VOLVO TRUCKS

Volvo Truck Center

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

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

Strada Ronco, 19
Tortona (AL)
Tel. 0131862618

Circolo Italiano Camion Storici

I custodi della storia dell'autotrasporto italiano

a cura di Roberto Gianusso

L'inizio di ogni bella favola, narra un episodio accaduto in un bosco, quella che vi stiamo per raccontare non ha inizio in un bosco incantato, tantomeno accanto a piccole casette attorniate da folletti, ma è comunque una bella storia che vale la pena raccontare. In un bosco della campagna ferrarese, una sera al tavolo di una trattoria solitamente frequentata da camionisti, siedono un gruppo di persone che **condividono una grande passione, quella per i vecchi camion**. Questi signori si incontrarono grazie all'intraprendenza di Gino Tassi, che per tutta la vita aveva fatto l'autotrasportatore. Gino visse gli eventi epocali del nostro paese, partecipò alla rinascita dell'Italia ed al boom economico degli anni Sessanta, nel 1994 raggiunta l'età della pensione si fece promotore, con altri dieci amici, di costituire il **"Circolo Italiano Camion Storici"**, fondato ufficialmente un anno dopo, a qualche mese dalla sua prematura scomparsa. Quella del Circolo Italiano Camion Storici (C.I.C.S.), è una bella storia, una storia lunga venti anni che ha visto la partecipazione costante ad eventi di settore, tanto da essere il punto di riferimento a livello nazionale per i cultori della storia del veicolo industriale. A cavallo del nuovo millennio, il Circolo Italiano Camion Storici, superava già i cento iscritti e diventava "Club federato ASI" (Automotoclub Storico Italiano). Oggi il Circolo conta novecento tra soci e simpatizzanti, tra i quali importanti aziende



di trasporto ed enti pubblici. Per portare i "nonni" del trasporto a contatto con la folta schiera di appassionati, spesso vengono organizzate passeggiate, lungo itinerari che anch'essi ben rappresentano la storia del trasporto italiano. Circa dieci anni or sono, si iniziò con la Acqui-Savona, i vecchi camion percorsero la valle Bormida come se fossero i protagonisti del celebre film "Fari nella nebbia". Successivamente sono stati organizzati **eventi** che hanno portato i "vecchietti" a percorrere la via Aurelia sul passo del Bracco e della Scoffera, il passo della Cisa, la Statale del Turchino, percorsi che hanno segnato la vita di intere generazioni di autisti e che per certi versi sono rimasti nel cuore di molti di loro. Ultimo evento in ordine di tempo, la **"strada delle 100 miglia"**, la strada

militare romana che metteva in comunicazione Parma da Luni, attraverso il Passo del Lagastrello, un tempo chiamato Malpasso per le difficoltà che presentava il percorso lungo appunto 100 miglia, per i "vecchietti" del CICS, ridotto ad una trentina di chilometri, da Langhirano a Monchio delle Corti per ovvie ragioni. Un evento che ha visto i camion avventurarsi lungo ripidi e stretti tornanti in salite con dislivelli sempre più marcati, dove curva dopo curva le difficoltà sono state sapientemente ed abilmente gestite e risolte dai conducenti dei veicoli, situazione seguita con attenzione ed ammirazione dai numerosi spettatori assiepati ai bordi della strada. Una colonna lunga come la storia dell'autotrasporto, **trenta veicoli perfettamente restaurati**, Moto Guzzi Ercole, Fiat 618, Fiat 1100/103 alimentato a metano, Fiat 1100 T furgone e Fiat 238 furgone, Fiat 616 n3. A seguire i grossi si sono fatti ammirare i Fiat 640, Fiat 642 N6R, Fiat 682, Fiat 690 N1, Fiat 684, Fiat 180 NC, Iveco 190/38, Lancia 3 RO, Lancia Esagamma 516, Lancia Esagamma 519, OM Tigre, Volvo F 89. Tra loro spiccava un unico autotreno, il Fiat 642N65R condotto con magistrale perizia da Jules Zanini. A rappresentare la categoria degli autobus, il "pezzo forte" della collezione Politi, un Fiat 306/2 Dalla Via del 1960.



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 ROBERTO CARI,
PADRONCINO DI PIACENZA CHE RAPPRESENTA IL PASSATO,
PRESENTE E FUTURO DEL MESTIERE DEL CAMIONISTA**

Le parole del protagonista della nostra intervista, rimarkano il dilemma tra libertà di vivere senza precise regole ed i vincoli dettati dalle restrizioni economiche di una **professione che rende sempre meno**. La necessità di dover lavorare con ritmi serrati per fare fronte alle spese crescenti, si scontra con ritmi di lavoro imposti dalle norme di sicurezza, ovvero come le nuove tecnologie e normative stanno cambiando la professione.

Roberto, padroncino di Piacenza, lo si può definire figlio d'arte, la sua azienda è nata negli anni sessanta, quando il padre Giuseppe e lo zio Mario acquistarono un Fiat 682N2. Il protagonista della nostra intervista è appena sceso dal camion, lo incontriamo nel piazzale del Bar H, alla periferia di Piacenza dove ogni sera vengono parcheggiati i camion dei padroncini. Roberto è stanco, ma si percepisce la voglia di parlare del proprio lavoro.

È una passione che ho sempre avuto fin da bambino, abitavo vicino alla via Emilia, mi piaceva passare ore ad osservare i camion che sfrecciavano lungo la strada. Amavo fantasticare sui viaggi di quei bestioni, sui luoghi che avrebbero visto. Li seguivo con lo sguardo finché non sparivano verso chissà quale orizzonte. Mi sembrava una vita piena di avventura. Allora ero solo un ragazzino, ma oggi posso dire di essere felice di aver fatto quella scelta. **Bisogna essere appassionati al proprio lavoro**, in particolare a questo lavoro, il denaro senza dubbio è importante, ma non basta. Se si vuole continuare è necessario avere passione. Passione e libertà, sono questi gli ingredienti.

Mio padre e mio zio, lavorando per una agenzia di spedizioni di Milano, in meno

di un anno riuscirono a pagare il primo camion. Affiora dai suoi ricordi di bambino, il ricordo del padre che partiva e non si sapeva quando tornava, questo rendeva difficile il rapporto con la famiglia, al contrario i soldi non mancavano mai, al termine di ogni viaggio, si incassava il compenso, a volte se il tragitto era lungo quindi presupponeva spese notevoli, oppure il tragitto era lontano dalla sede dell'agenzia, veniva anche pagato in anticipo.

Oggi è tutto diverso. Non solo da un punto di vista retributivo, dato che le tariffe sono praticamente ferme da una decina d'anni, ma soprattutto per quel che riguarda la libertà d'azione. Se le regole, da un lato, hanno aumentato la sicurezza e reso più confortevole il lavoro, dall'altro **hanno fatto diventare i camionisti "impiegati del volante"**, con orari giornalieri rigidi e rientri settimanali.

Tutto è cambiato con le nuove tecnologie, che permettono controlli più accurati. Se i regolamenti, introdotti già dalla metà degli anni '80 e rafforzati nel corso degli anni,

sono stati spesso aggirati, soprattutto nelle aziende più piccole, ciò è dipeso dalla difficoltà di eseguire controlli successivi al momento dell'infrazione. Oggi, grazie alle nuove strumentazioni, sono possibili verifiche retroattive. Su strada, i conducenti possono essere multati per violazioni avvenute fino a 28 giorni prima; nelle aziende, invece, i dati devono essere conservati per un anno. Il problema non sono tanto le regole in sé, però, **chi ha deciso quelle norme non conosce appieno il lavoro del camionista. Dopo 9 ore sei costretto a fermarti: non puoi fare un minuto in più, altrimenti rischi una sanzione**, e non puoi fare minuti in meno, pena la richiesta di spiegazioni da parte dell'azienda. Questo comporta che spesso devi fermarti in qualche parcheggio lungo l'autostrada, **quando ti mancano pochi chilometri per essere a casa dalla tua famiglia e sono giorni che non li vedi**.

Ovviamente per competere con la concorrenza, data la crescente concorrenza delle ditte di altri Paesi Comunitari sulle



quali gravano costi del lavoro inferiori, le aziende sono costrette ad aggregarsi per avere anche i magazzini e i supporti logistici necessari. Non è il solo cambiamento alle porte: ci sarà l'impiego sempre più massiccio del trasporto ferroviario, soprattutto per le tratte più lunghe, con una conseguente riduzione dei tragitti. Il che comporterà certamente anche un **ridimensionamento della percezione che molti camionisti hanno di se stessi**: non più avventurieri raminghi per le strade d'Europa, ma semplici operai costretti a timbrare il cartellino tutte le mattine; un discorso che vale sia per il titolare dell'azienda che per i suoi dipendenti.

Di questi tempi **trovare buoni autisti è difficile**. La passione è senz'altro la cosa più importante: passione per il camion e per la vita sulla strada, passione per il viaggio e per l'avventura, diversamente ogni impreveduto, altrimenti, verrebbe vissuto come una sciagura. E' proprio con la passione maturano di conseguenza anche la disciplina e la pazienza. Quando devo assumere un nuovo autista cerco sempre di capire se la persona che ho di fronte ha tutte queste caratteristiche. Se si tratta di un camionista con esperienza, cerco informazioni dai precedenti datori di lavoro, soprattutto per quanto riguarda l'affidabilità e il senso di responsabilità. Se si tratta di un giovane alla prima esperienza, invece, già durante la fase di formazione ne misuro l'energia e l'entusiasmo e provo quindi a capire se è davvero portato per il mestiere. In ogni caso l'autista gode della massima libertà nella personalizzazione del camion che utilizza, l'aerografia della cabina, la tappezzeria dell'interno, piuttosto che l'impianto multimediale di bordo o anche gli accessori in acciaio, sono personalizzazioni che seguono i gusti di chi usa il camion ogni giorno. **Le scelte fatte, in termini di rapporti umani, si sono rivelate felici**, oggi la mia squadra è molto affiatata, questo mi è servito a superare momenti particolarmente difficili.

Oltre al rapporto con gli autisti ed alla capacità di sceglierli e formarli, un'altra delle cose importanti in questa attività è ovviamente l'**organizzazione di ogni singolo viaggio**, andata e ritorno. Qui l'abilità sta sia nel tenere impegnati quotidianamente tutti gli autisti, sia nel combinare, possibilmente con qualche guadagno, le uscite di ogni camion. Ovviamente per ogni tratta



va trovato un cliente interessato e bisogna essere molto competitivi sui prezzi, perché sul mercato adesso ci sono molti autotrasportatori che, pur di lavorare, viaggiano praticamente solo per coprire i costi, il più delle volte si tratta di vere e proprie meteore, destinate a fallire nell'arco di poche stagioni. Tutti questi incastri di tempi, merci, luoghi, pause, tratte e clienti vanno poi moltiplicati per il numero di camion impiegati in azienda. Non si tratta però di un semplice lavoro combinatorio; le variabili in gioco sono veramente tante e spesso non sono facilmente misurabili, per questo è essenziale conoscerle nel dettaglio e averne avuto un'esperienza diretta, essere cioè professionisti di questo settore. Solo grazie all'esperienza, infatti, si riescono a ottimizzare in maniera combinata la scelta del mezzo di trasporto con il tipo di merce, il luogo della consegna, i tempi per ogni viaggio e l'ora migliore per la consegna o il carico

in ognuna delle tappe pianificate. Ogni viaggio che facciamo ha una sua storia, a volte si rivela essere una vera e propria avventura.

Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente? Avete proposte al riguardo? Raccontate la vostra esperienza!

Contattate l'associazione ASSOTRASPORTI:

Telefono: 348 8827231

info@assotrasporti.eu





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

MISSIONE

ASSOTRASPORTI si impegna quotidianamente e in modo innovativo per:



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



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



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

ATTIVISMO

ASSOTRASPORTI CERCA DIRIGENTI IN TUTTA ITALIA

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

ASSOTRASPORTI ASCOLTA LE TUE PROBLEMATICHE

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

ASSOTRASPORTI TI COINVOLGE ATTIVAMENTE

portandoti ai tavoli con gli enti e le istituzioni competenti

FAI SENTIRE LA TUA VOCE!

PRENDI PARTE AL RINNOVAMENTO!

BENI E SERVIZI

ASSOTRASPORTI STIPULA CONVENZIONI E ACCORDI

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

ALLE MIGLIORI CONDIZIONI DI MERCATO

Alla ricerca dell'Albo perduto

Mancanza di trasparenza e trasportatori all'oscuro

Qualcosa non quadra. Dal 29 gennaio, termine di scadenza per la presentazione della domanda per il rinnovo del Comitato centrale, ad oggi, **sul sito web dell'Albo poco è cambiato**. Dopo la notizia apparsa a inizio marzo che annunciava, in tempi brevi, la composizione del nuovo Comitato centrale, viste le due riunioni e la "sofferta" nomina del Vicepresidente, il sito dell'Albo continua a non essere aggiornato. Anzi, la situazione è ancora più grave: da metà luglio al momento di andare in stampa il sito risulta addirittura oscuro.

Oltre alle problematiche, peraltro riconosciute dal Ministero stesso, relative al pagamento della quota annua da effettuare obbligatoriamente sul sito dell'Albo, **gli autotrasportatori devono subire l'ulteriore disagio di essere tenuti all'oscuro** di notizie di grande rilevanza, quali la composizione dell'Albo e la sua attività.

Dopo mesi di latitanza e litigi da prime donne, le associazioni presenti all'interno del Comitato Centrale sono riuscite a votare il vice-presidente dell'Albo, Silvio Faggi, il segretario nazionale della Fiap.

Molto bene, ma... Dopo i discorsi di unione e integrazione fra le dieci sigle, queste sono riuscite ad arrivare ad un accordo solo con l'esatta metà degli aventi diritto. Non trovando un accordo - è il caso di dirlo - in "10 gatti", in cinque si sono astenuti, sintomo di una mancanza di capacità decisionale.

E intanto l'amministrazione, a spese dei contribuenti, cosa ha fatto in questi mesi? Ordinaria amministrazione in attesa del rinnovo?

Dove è finita la trasparenza? Perché non vengono pubblicati, per trasparente informazione di tutti gli autotrasportatori regolarmente iscritti, i numeri di rappresentatività che queste grandi e storiche associazioni hanno prodotto per conservare il loro posto nella stanza dei bottoni?

Forse il rispetto per la categoria non rientra fra gli interessi di chi si è mantenuto la poltrona, stabilendo requisiti a sua misura che nulla hanno a che spartire con la reale rappresentanza del settore trasportistico. Ricordiamo infatti che questi requisiti prevedevano solo 500 aziende socie e 20 sedi su oltre 100mila aziende iscritte all'Albo. Ma quest'ultime non hanno diritto di sapere la reale rappresentanza di chi le rappresenta?

Le domande che sorgono spontanee vanno ancora oltre: se dopo aver trovato l'accordo sui requisiti per tenere la poltrona, allo stato attuale sono già in disaccordo nello spartirsi gli incarichi, riusciranno a trovare un accordo sui fondi della categoria? E sui grandi temi per ridare dignità e rendere competitivo il settore? Oppure gli interessi di alcune aziende che delocalizzano prevarranno su quelli dei piccoli padroncini che non possono permetterselo?

Lo scenario che si sta delineando è di un altro mandato di stallo, con finte vertenze, finte richieste e finte concessioni che hanno già soluzione perché, col doppio berretto, "se la suonano e se la cantano".

Risulta sempre più urgente intervenire con una riforma dell'Albo.

Una vera riforma che segua il corretto iter democratico, valutando se abbia ancora senso mantenere questo strumento, oppure ridimensionarlo al puro ruolo istituzionale di garante della corretta iscrizione degli autotrasportatori e mantenimento dei requisiti.

Queste sono le vere domande che le associazioni che rappresentano e difendono realmente la categoria si pongono. **Trasparenza, unione e soluzioni concrete:** questa è la ricetta vincente per Assotrasporti, Azione nel Trasporto Italiano e di altre che condividono i medesimi obiettivi, per risollevare un comparto fondamentale per l'intera economia italiana.

Siete d'accordo con l'opinione di Assotrasporti? Avete idee da proporre e istanze da presentare?

Contattate l'associazione!
info@assotrasporti.eu
Tel.: 348 8827231

alboautotrasporto.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Comitato Centrale Albo Autotrasportatori

home | europa | italia | eventi | scadenze divieti | INFOGRAFICHE | INCHIESTE | INTERVISTE | VIDEO

Albo: pronti a ripartire con le nuove competenze

Terminata l'attività di verifica delle domande presentate dalle associazioni di categoria, il Comitato Centrale si rimette in moto. Entro la metà di marzo sarà stata la procedura di rinnovo. La Direzione Generale per il Trasporto Pubblico ha infatti terminato le procedure di verifica delle domande presentate.

Rideterminazione delle percentuali di sconto sui pedaggi 2011
Con una delibera d'urgenza il Comitato

Come prima, più di prima

Avere tutti i requisiti richiesti per l'accesso al Comitato centrale - ampiamente soddisfatti - per qualche inconcepibile ragione **pare non essere abbastanza**. Assotrasporti infatti, per ora, è fuori dall'Albo.

A completamento della mancanza di trasparenza e d'informativa dell'Albo degli autotrasportatori, da settimane offline, e data l'interrogazione parlamentare (box a lato) volta a far luce sull'oscura vicenda, si è volutamente dato ampio risalto al fatto che Assotrasporti non sia "ancora" entrata nell'Albo, evidentemente **per distrarre l'attenzione dalle reali problematiche che sta subendo la categoria quotidianamente**.

Data l'inesattezza della notizia, Assotrasporti informa che il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio non si è ancora pronunciato in merito al ricorso, bensì si è espresso solo sul provvedimento cautelare di sospensione dell'efficacia della procedura di ricostituzione del Comitato.

L'inesattezza della notizia riportata si estende ad una sfera ben maggiore. Riportiamo infatti dalla Memoria difensiva di controparte come nel citare il motivo che respinge l'istanza Assotrasporti si è citato il sindacato Fast Confasal come cofirmatario del nuovo CCNL. Attenzione però, perché tale sindacato ha firmato il contratto con un'altra associazione, che combinazione è anch'essa stata respinta dal Comi-

tato centrale.

Assotrasporti ha fiducia nella Magistratura che procedendo nel merito del ricorso riconosca le sue giuste ragioni e la ammetta, seppur in ritardo, nel Comitato centrale.

Come prima, più di prima, Assotra-

sporti intende sottolineare con forza che la sua posizione non cambia: **il percorso di riforma dell'autotrasporto prosegue**, anche fuori dai giochetti delle stanze del potere, per dare voce e respiro alla categoria che da anni non si sente rappresentata.

Un'interrogazione per fare chiarezza

In seguito alle denunce di Assotrasporti/Fiap-M, Azione nel Trasporto Italiano (ATI), Un.i.coop Trasporti e Cepi-uci, anche la classe politica ha iniziato a far luce sul malgoverno dell'autotrasporto italiano.

L'On. Diego De Lorenzis, Segretario della IX Commissione ai Trasporti alla Camera, e l'On. Filippo Gallinella hanno presentato alla Camera un'interrogazione parlamentare volta a far luce sugli enigmi riguardanti il Comitato centrale. L'interrogazione (n. 4-05520) ha come oggetto la **richiesta delle ragioni circa il mancato aggiornamento del portale istituzione dell'Albo degli autotrasportatori, al fine di garantire una maggiore trasparenza a chi opera nel comparto**.

Inoltre, è stato chiesto "se non si ritenga opportuno un ragionamento maggiormente approfondito intorno alla figura dell'Albo nazione degli autotrasportatori, magari sostenuto da una proposta di riforma della normativa vigente, alla luce delle diverse opposizioni che hanno interessato la categoria dopo l'approvazione della legge di stabilità 2014", come richiesto in passato da Assotrasporti e ATI, che avevano denunciato il metodo antidemocratico utilizzato per dare nuove competenze ai "soliti noti", salvando loro la poltrona alle spalle degli autotrasportatori e a spese dei cittadini.

Non è la prima volta che il mondo politico segue le proposte del gruppo di associazioni guidato da Assotrasporti/Fiap-M e Azione nel Trasporto Italiano. Tale interrogazione infatti si aggiunge ad altre già presentate dall'On. Ivan Catalano alla Camera (n. 5-02498) e dal Sen. Gianluca Susta al Senato (n. 3-00973) sui diversi temi scottanti oggetto della piattaforma sottoposta al Governo dalle associazioni.

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!

Zombie-sistri

Bersaglio colpito

Lo **zombie-Sistri è stato colpito**. La campagna social #stopsistri lanciata da Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano e da altre associazioni che le stanno seguendo - ripresa a livello mediatico e da esperti e addetti ai lavori - **procede senza sosta**.

Ricordiamo che **le associazioni degli autotrasportatori guidate da Assotrasporti chiedono una sospensione del sistema per il tempo tecnico necessario a renderlo efficace**.

Ribadendo la fondamentale importanza



ASSOTRASPORTI, in collaborazione con il Consorzio InsiemeDiPiù, offre a tutte le Aziende proprietarie di almeno tre veicoli a motore

UN LIBRO MATRICOLA DEDICATO, A CONDIZIONI DI SICURO INTERESSE

Contattateci al numero **348.8827231**:

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



Consorzio IDP

della tracciabilità dei rifiuti, la sospensione è richiesta nell'ottica di una semplificazione e di una riduzione degli oneri per il trasportatore, mentre un meccanismo complesso come il Sistri allo stato attuale è un ulteriore aggravio di adempimenti burocratici e costi per una categoria già in difficoltà.

Seppur in ritardo, anche altre associazioni ed enti hanno seguito la scia di Assotrasporti, accodandosi alla richiesta di sospensione del sistema-zombie.

E la battaglia intrapresa sta portando alle prime vittorie: **anche il mondo politico si sta muovendo nella direzione**

tracciata da Assotrasporti.

"Bisogna avere il coraggio di compiere un passo indietro e raggiungere l'obiettivo in altro modo" è quanto ha dichiarato sul Sistri lo stesso Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi.

I NOSTRI SERVIZI

Pratiche auto
Alloa srl



Corso Alcide de Gasperi 21, 12100 Cuneo

Tel.: 0171 489258

Fax: 0171 649604

Email: alloasrl@gmail.com

- o Riscossione bolli auto
- o Assicurazioni
- o Certificati vari
- o Pratiche per ciclomotori
- o Pratiche per installazione di impianti gas per autoveicoli
- o Reimmatricolazioni
- o Collaudi e allestimenti veicoli commerciali, industriali e speciali
- o Pratiche inerenti a macchine agricole ed operatrici
- o Richieste conto proprio e conto terzi per veicoli
- o Iscrizione all'Albo autotrasportatori conto terzi
- o Richiesta targhe tachigrafiche presso la C.C.I.A.A.
- o Autorizzazioni ANAS e Provincia, permessi prefettizi
- o Volture

TUTTI A BORDO

PROVE TECNICHE DI VEICOLI

Secondo appuntamento con 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 CONSORZIO FORMULA AMBIENTE ACQUISTA UNO SCANIA ALIMENTATO A GAS METANO

Il **Consorzio Formula Ambiente**, nel perseguire la politica del rispetto dell'ambiente e la limitazione di emissioni in atmosfera, si è dotato di un **mezzo ecologico di ultima generazione SCANIA** modello P340 DB 6x2*4 MNA alimentato a metano.

Quando si parla di Scania si pensa subito a motori con tanti cilindri traboccanti di cavalli e a cabine sfavillanti di fregi e cromature. Questa è un'altra storia, quella di uno Scania a Metano, un nuovo "giocatore" che la casa svedese può far scendere in campo nella partita che si gioca con l'ecologia. Se dovessimo assegnare un ruolo al P340, potremmo assegnargli il ruolo di mediano di fatica del marchio svedese, che gioca con carte diverse dalla potenza e dall'impatto scenico.

Il Consorzio Formula Ambiente, ha recentemente acquistato un mezzo ecologico di ultima generazione SCANIA modello P340 DB 6x2*4 MNA alimentato a metano, che sarà utilizzato nei servizi di raccolta rifiuti in Romagna. **Silenzioso, con consumi ridotti della metà e impatto ecologico bassissimo**, il compattatore a tre assi da 260 quintali potrebbe essere il primo di una lunga serie, se le prove andranno bene come previsto. L'auspicio è di poter gradualmente estendere questa tecnologia a

gran parte del parco mezzi del Consorzio che conta più di 500 veicoli in tutta Italia. Una trentina sono già alimentati a metano, ma tutti di dimensioni ridotte, sotto ai 65 quintali. L'interesse per questo tipo di propulsori è particolarmente forte in Romagna, dove Consorzio Formula Ambiente svolge il servizio di raccolta rifiuti per conto di HERA S.p.A. L'accordo con la multinazionale svedese

è stato suggellato da una cerimonia di consegna che si è svolta martedì 8 luglio a Cesena, presso la sede di Consorzio Formula Ambiente in via Violetti. Hanno partecipato all'evento il Presidente del Consorzio Formula Ambiente, Maurizio Franchini, il Responsabile Business Development di Scania, Daniele Lucà e il Referente di zona per il marchio Scania, Luciano Vital, titolare della



concessionaria Viocar. Con loro anche il Responsabile del budget strategico di Consorzio Formula Ambiente, Loris Fusconi. Consorzio Formula Ambiente ha un organico di oltre **650 dipendenti** sul territorio nazionale e attualmente ha sedi operative in Romagna, Abruzzo, Lazio, Sardegna e Piemonte. Negli ultimi cinque anni l'azienda ha più che raddoppiato il proprio volume di affari, con una previsione di budget per il 2014 di 80 milioni di euro. Il motore 9 litri a 5 cilindri di ultima generazione del nuovo Scania è una piccola rivoluzione nel campo dei mezzi di grandi dimensioni dedicati alla raccolta rifiuti. **Il costo di esercizio è la metà rispetto ai vecchi mezzi con propulsore a gasolio.** Il risparmio non è il solo vantaggio di questo motore, che fa della ecosostenibilità la propria principale caratteristica. I motori Euro 6, che tagliano dell'80% i principali inquinanti rispetto ai motori Euro 5, vengono superati con un ulteriore abbattimento del 39% degli ossidi di azoto e del 68% del particolato. Oltre a ciò il motore è più silenzioso del doppio (meno 3 dB) rispetto al pari caratteristiche diesel. Avvicinandosi allo Scania, si può vedere che all'esterno il camion si presenta come un normale mezzo per la raccolta. La cabina P è la medesima dei modelli destinati alla distribuzione, il suo allestimento, un normale tre assi 6x2. Lungo il telaio sono montati otto serbatoi di metano da 103 litri per un totale di 824 litri, con una capacità sufficiente per due turni di lavoro. Una volta avviato il motore, si percepisce la differenza più immediata, **la bassa rumorosità**

dovuta all'alimentazione a gas invece che a gasolio. Ci portiamo accanto alla colonnina di servizio, il rifornimento avviene in circa 30 minuti con un impianto simile alla normale rete di distribuzione del metano per autoveicoli. Mentre i nuovi camion EGR+SCR hanno visto ridursi la necessità di AdBlue di un paio di punti percentuali, chi come Scania ha optato per il solo SCR deve mettere in conto un consumo di additivo superiore rispetto agli Euro 5. Il G a metano se paragonato al medesimo modello a gasolio, consuma il 7% in meno, questo consente al camion del Consorzio Formula Ambiente di effettuare l'intero turno di lavoro senza doversi fermare per il rifornimento.

Messa in conto la relativa lentezza, lo Scania si conferma un bel camion da guidare, con lo sterzo diretto e preciso, anche se in questo caso un filo più pesante del solito, probabilmente dovuto all'imponente tara data dal peso dell'allestimento e dalle bombole del metano. Silenzioso in marcia, sul P340 anche la fluidità delle cambiate aiuta a tenere alto il confort, nel complesso, l'Opticruise si conferma un'eccellente cambio; così com'è preciso il rallentatore integrato. L'intervento di quest'ultimo è provvidenziale a supporto di un freno motore che, invece, va poco oltre i 200 kW (ma a 2400 giri). La **fluidità di marcia** è resa possibile anche da una disponibilità di coppia molto elevata, pari a 1330 Nm, già a partire da 900 giri al minuto. Tra 1100 e 1400 giri il motore esprime il valore massimo di 1600 Nm, solo 100 Nm in meno del corrispondente 360 cavalli diesel. Caratteristica

importante proprio per l'uso al quale è destinato il piccolo Scania, che prevede **frequenti partenze e fermate ed una condotta di guida prevalentemente effettuata in città con continue accelerazioni e decelerazioni.**

Il telaio si rivela essere particolarmente robusto, l'allestimento che prevede il carico laterale dei cassonetti ci da modo di verificarne l'eccezionale caratteristica, nonostante ciò, grazie all'elevata flessibilità, la marcia su strada è particolarmente confortevole. Grazie alle sospensioni pneumatiche ed alle sospensioni della cabina l'operatore può agevolmente affrontare l'intero turno di lavoro. Data la merce trasportata, è opportuno lavorare senza mai abbassare i finestrini, ma anche in una calda giornata di luglio, questo è un problema a cui fa fronte senza problemi il potente impianto di climatizzazione dotato di filtro antiparticolato.

All'operatore non resta nulla altro da fare che continuare la raccolta dei rifiuti, nella speranza che questi siano sempre più differenziati, nell'ottica di perseguire una oculata politica a favore dell'ambiente, visto che il mezzo viaggiando senza inquinare gioca bene il suo ruolo.

**Nel prossimo numero
la prova su strada
del nuovo Mercedes Benz
ACTROS SLT Heavy Load**

**Fai il PIENO di CONVENIENZA
nei NOSTRI PUNTI VENDITA!**

Erretre

**carburanti
caffè
car wash**

Sedi operative:
S.P. 12 km - Zona Industriale
12062 CHERASCO (CN)
S.P. 7 - Via Bergoglio, 25
12062 CHERASCO (CN)
Tel. +39 0172 457127
Info@erretrecarburanti.com

CARTE CARBURANTE

CARTE PREPAGATE

BUONI CARBURANTE

CARTE CARWASH

IL VIAGGIO A PUNTATE SULLA SICUREZZA STRADALE

Nona 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.

ALLESTIMENTO VEICOLI INDUSTRIALI LE GRU DIETRO CABINA O SULLO SBALZO POSTERIORE

Nuovo approfondimento dedicato alle modifiche che possono essere effettuate sugli autocarri, in particolare questa puntata è dedicata alle gru, che possono avere il **braccio raccolto dietro la cabina** oppure **disteso sul cassone o ancora, montata sullo sbalzo posteriore**.

Per la stabilità e la sicurezza durante il sollevamento dei materiali attraverso la gru, che deve essere effettuato rigorosamente da fermo, l'autocarro è dotato di 4 piedi stabilizzatori indipendenti, comandati idraulicamente, per potersi adattare ad ogni conformazione di terreno e impedire pericolosi spostamenti del carico movimentato.

L'utilizzo più comune è quello per il carico di mezzi d'opera (scavatrici, ruspe, carrelli elevatori) e per le consegne di materiali pesanti in luoghi dove non si trovano banchine di carico e attrezzature idonee (cantieri edili ad esempio).

Ma come ci si dota di un mezzo di questo tipo? Risponde Bruno Berselli, progettista di Tecnostrada.it.

Anche per il montaggio delle gru, che sia effettuato dietro la cabina di guida di un autotelaio o sullo sbalzo posteriore, è importante che l'installazione sia eseguita da un'officina preparata. Si

parte da un autotelaio nudo, che deve poi essere allestito, oltre che con la gru, anche con un pianale, un cassone fisso oppure un cassone ribaltabile.

L'utilizzatore finale, ovvero l'azienda che si serve del mezzo per il suo lavoro, si rivolge a un concessionario sia per l'acquisto dell'autotelaio sia per quello della gru, che vengono poi sottoposti all'attenzione dell'allestitore, il quale a sua volta si affida a un tecnico progettista che si prende la responsabilità della relazione tecnica da sottoporre alla motorizzazione civile per ottenere il collaudo.

Come operano i costruttori e gli allestitori di gru?

Generalmente i costruttori hanno una rete di concessionari. Ogni concessionario tende ad occuparsi di una marca specifica e dà al cliente i suggerimenti per la soluzione più adatta al suo obiettivo. Anzi, molto spesso i concessionari di gru assumono anche il ruolo di allestitori. Dalle case costruttrici ottengono l'adeguata e necessaria formazione, grazie a specifici corsi, per rimanere sempre aggiornati sulle caratteristiche delle varie macchine e potere, quindi, consigliare per il meglio il cliente e accompagnarlo nella sua scelta. Spes-

so l'allestitore che si occupa del montaggio della gru, è anche lo stesso che provvede al pianale o al cassone.

Va detto che l'allestitore tende a specializzarsi nel montaggio di gru di una certa marca perché comunque la professionalità va di pari passo con la capacità di aggiornarsi,

Di cosa occorre tenere conto per operare la scelta giusta?

Il cliente va prima da un concessionario di autotelai e ordina quello più in linea con le sue esigenze, poi va dall'allestitore di fiducia, il quale darà a sua volta un consiglio sul tipo di gru e di cassone o pianale più adatti. Ci possono essere vari modelli, naturalmente uno degli aspetti che deve essere preso in considerazione è la compatibilità del tipo di apparecchiatura - anche in funzione del suo peso - con il veicolo: una gru molto pesante richiede un autotelaio molto robusto. All'interno di questo discorso ci sono tante vie che devono essere esplorate, può succedere che si propongano gru abbastanza pesanti su autotelai anche tendenzialmente leggeri, però con alcuni accorgimenti - rinforzi di telaio e controtelaio, montaggio di piedi stabilizzatori, posizionamento appropriato della gru - si può fare in modo che la necessaria compatibilità venga egualmente assicurata.

Quali sono i punti di riferimento dell'allestitore?

L'allestitore deve essere sempre aggiornato dalla casa costruttrice, inoltre ogni autotelaio è accompagnato da uno specifico manuale, dedicato proprio agli allestitori, che riporta le caratteristiche tecniche del mezzo e i comportamenti da tenere per i vari allestimenti. In questo manuale il costruttore detta alcune importanti regole e fornisce indicazioni per realizzare correttamente l'allestimento. Uno specifico capitolo è dedicato proprio al montaggio di gru.

L'allestitore deve conoscere bene queste indicazioni perchè per poter fare certi tipi di interventi sugli autotelai è fondamentale tenere conto delle direttive della casa costruttrice, al fine di dimensionare correttamente le strutture che devono poi portare la gru.

Da cosa si parte?

Normalmente partiamo da un autotelaio nudo, fornito di due longheroni che fanno parte della struttura portante. Qualunque struttura vi venga montata sopra, cassone, impianto scarrabile, gru caricatrice, betoniera o sponda montacarichi, può essere applicata attraverso la realizzazione di un elemento chiamato controtelaio - ovvero due profilati che vengono sovrapposti ai longheroni del telaio - sul quale si fissa poi la carrozzeria. Il controtelaio deve seguire e rispettare la sagomatura del mezzo. Il suo dimensionamento viene spesso trattato dalla casa costruttrice a seconda del tipo di carrozzeria montata.

Poi c'è la figura del progettista.

Certamente, l'allestitore si avvale di

un tecnico che fornisce indicazioni su cosa è possibile fare e cosa no. Questo è il percorso più corretto per poter poi arrivare a perfezionare l'accordo con il cliente e definire l'allestimento. Quindi i manuali della casa costruttrice devono essere conosciuti e studiati anche dal tecnico, che farà le opportune valutazioni per verificare che l'allestimento sia tecnicamente compatibile con le caratteristiche del veicolo.

Noi dobbiamo alla fine controllare e sulla base di tutti i documenti e i dati tecnici che ci vengono forniti dall'allestitore, acquisiamo tutti questi dati e li sviluppiamo e li inseriamo in una relazione tecnica per verificare che quello che ha fatto l'allestitore sia corretto.

Abbiamo anche il compito di verificare che l'allestimento sia compatibile con le norme e con le caratteristiche originarie del veicolo. Per fare questo abbiamo uno strumento, che è la scienza delle costruzioni. Da una parte quindi le norme, dall'altra la scienza delle costruzioni, una disciplina che ha come obiettivo quello di descrivere il comportamento statico e dinamico delle strutture resistenti attraverso dei modelli fisico matematici o sperimentali (perchè non è detto che si riesca a far rientrare tutto dentro un modello fisico matematico).

Il fatto che una gru venga montato dietro la cabina o nello sbalzo posteriore fa differenza?

Sì, il comportamento del veicolo a seconda di dove viene posizionata la gru

cambia molto, cambia anche il modo di creare ancoraggi e collegamenti adeguati. Con il montaggio sullo sbalzo posteriore, ad esempio, si producono maggiori oscillazioni, ma anche delle torsioni, perchè quando il veicolo curva la gru per inerzia tende a torcere il telaio dalla parte opposta. Un po' meno evidente è questo problema quando la gru è dietro la cabina, area, questa, più rigida.

Le doti richieste all'allestitore e al tecnico?

Equilibrio, competenza ed elasticità. L'utente che monta una gru generalmente è preparato, diversamente da quanto accade invece nel settore del tuning, dove spesso arrivano richieste che non è possibile soddisfare, ma ha comunque bisogno di essere indirizzato per ottenere un veicolo ottimale, nella piena comprensione della soluzione proposta, perchè non si senta costretto a soluzioni strette, in totale condivisione con allestitore e tecnico. Obiettivo, come sempre, la sicurezza, durante la circolazione e quando si lavora.

Un buon bilanciamento e quindi una buona distribuzione della portata fanno sì che il veicolo sia sicuro sia da un punto di vista statico, sia da un punto di vista dinamico.

Anche al manovratore delle gru viene richiesta una specifica preparazione, deve infatti dotarsi di un patentino, che si ottiene frequentando specifici corsi.

Subblycar



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

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.

FERIE, ROL ED EX FESTIVITÀ TRA DIRITTI DEL LAVORATORE E OBBLIGHI INPS

Come a tutti ben noto, il rapporto di lavoro dipendente è costellato di vari diritti e doveri in capo alle parti, datore di lavoro e lavoratore. Tra questi un posto di sicuro rilievo è ricoperto dagli istituti contrattuali di ferie e permessi. Anche se la valorizzazione dei due istituti è uguale per il lavoratore, gli stessi si differenziano per alcuni aspetti di sicuro rilievo. Cerchiamo ora di entrare nel merito di tali differenze e degli aspetti sanzionatori che ne scaturiscono.

Ferie. L'istituto delle ferie poggia principalmente su due basi:

- La costituzione che, all'art. 36, prevede l'irrinunciabilità delle stesse;
- Il codice civile che, all'art. 2109, stabilisce alcuni principi cardine di tale istituto e precisamente:

- 1) La **durata** deve essere fissata dalla legge, dai contratti collettivi, da usi o secondo equità;
- 2) Il periodo feriale deve essere possibilmente **continuativo**;
- 3) Le ferie devono essere retribuite;
- 4) L'**epoca** delle ferie è stabilita dal datore di lavoro che deve tenere conto delle esigenze aziendali e degli interessi dei lavoratori.

Su tali previsioni si innesta il D.Lgs. n. 66/2003 che, all'art. 10, prevede ancora alcune precisazioni:

- Il **periodo minimo di ferie non può essere inferiore a quattro settimane**;
- Tale periodo minimo di ferie va goduto, fatte salve deroghe contrattuali, per **almeno due settimane nell'anno di maturazione**, la parte residua, pari ad ulteriori due settimane, entro i 18 mesi successivi al termine dell'anno di maturazione.

Ne discende, quindi, che la contrattazione collettiva può prevedere sia la maturazione di un periodo feriale maggiore di quattro settimane che diverse regole per il godimento dello stesso.

Come ben sappiamo, le ferie annuali contrattualmente previste potranno subire una maturazione ridotta in caso di assenze quali, ad esempio, aspettativa sindacale, cig a zero ore, congedo parentale o sciopero.

Cerchiamo, ora, di capire cosa succede nel caso in cui il datore di lavoro non faccia godere al lavoratore del periodo feriale maturato e contrattualmente previsto. Si delineano due differenti profili:

- Un profilo sanzionatorio: il D.Lgs. n. 66, all'art. 18-bis prevede che si applica la **sanzione amministrativa pecuniaria da 100 a 600 euro**. Se la violazione si riferisce a più di cinque lavoratori ovvero si è verificata in almeno due anni, la sanzione amministrativa è da 400 a

1.500 euro. Se la violazione si riferisce a più di dieci lavoratori ovvero si è verificata in almeno quattro anni, la sanzione amministrativa è da 800 a 4.500 euro e non è ammesso il pagamento della sanzione in misura ridotta;

- Il datore di lavoro, decorsi inutilmente i 18 mesi successivi all'anno di maturazione, **dovrà versare all'Inps la contribuzione anche sulle ferie residue di competenza dell'anno**, ancorché non fruite. Al momento dell'effettiva fruizione si scomputerà la contribuzione già versata a suo tempo. Con i contributi dovuti dalle aziende relativi al mese di luglio 2014, versamento al 20.08.2014, saranno dovuti all'Inps i contributi sulle ferie residue maturate nel 2012 e non ancora godute al 30.06.2014.

Un'ultima precisazione che discende dall'incipit dell'analisi proposta, l'art. 36 della Costituzione ribadisce l'irrinunciabilità delle ferie in capo al lavoratore. Pertanto, in linea generale, **non sarà possibile prevedere accordi di monetizzazione del periodo feriale residuo non ancora goduto**.

Permessi retribuiti. Differente approccio andrà invece attuato nei confronti dell'istituto dei permessi, ROL o ex-festività. Infatti, in tal caso, la previsione degli stessi non discende da una fonte normativa, bensì dalla contrattazione. Il **CCNL prevede, di norma, un monte**

ore annuo di permessi maturati, anche a fronte delle festività abolite.

Come il contratto prevede il monte ore maturato, lo stesso prevede anche le regole per la fruizione e/o per eventuale monetizzazione di quanto non goduto nell'anno precedente.

Come abbiamo evidenziato sopra sarà la contrattazione collettiva a prevedere l'eventuale monetizzazione del monte ore residuo al 31.12 dell'anno di maturazione. Di norma è prevista una monetizzazione in unica tranche in un determinato mese dell'anno successivo. La differenza di tale istituto, rispetto alle ferie, è che in questo caso parliamo di un diritto disponibile in capo al lavora-

tore. Le parti potranno, pertanto, prevedere anche un differente momento di monetizzazione del monte ore residuo come anche scegliere di non monetizzare e mantenere il residuo accantonato in azienda per un'eventuale successiva fruizione o richiesta di monetizzazione. Perché tale puntualizzazione? Come sempre, l'Inps, con l'intento di fare cassa, ha puntualizzato che, **relativamente al monte ore permessi, ROL o ex-festività, le aziende dovranno calcolare e versare la contribuzione dovuta su quanto non goduto, né ancora monetizzato, alla data prevista dal contratto collettivo.** L'Istituto ha mutuato quanto previsto per le ferie

anche a questo istituto. In tal caso, per quei datori di lavoro che scegliessero di optare per il mantenimento del monte ore residuo in azienda, al fine di non vedersi appesantire la contribuzione dovuta all'Istituto e non vedersi emettere verbali per mancato versamento della contribuzione dovuta, le strade praticabili sono principalmente due:

- Stipulare in sede aziendale/territoriale un contratto con le rappresentanze sindacali stipulanti il CCNL applicato in azienda al fine di derogare alla monetizzazione prevista dallo stesso;
- Stipulare accordi individuali (o individuali plurimi) con i singoli lavoratori derogando a quanto previsto dal CCNL.

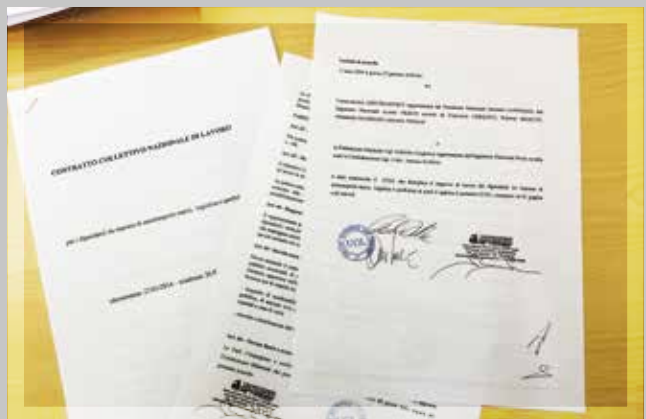
Cosa prevede il CCNL Assotrasporti - UGL?

FERIE. Il socio e il lavoratore dipendente di cui al presente contratto ha diritto ad un periodo di ferie annuali, non rinunciabili e non monetizzabili, nella misura di 4 settimane, salvo quelle previste per legge.

Il periodo di fruizione continuativa, di almeno 2 settimane, da parte del lavoratore, riguarda il periodo estivo nella fascia 1° luglio-31 agosto. Allargamenti della fascia temporale potranno essere concordati tra le parti stipulanti il presente CCNL a livello aziendale.

Al di fuori della fascia temporale di cui sopra, le rimanenti ferie, su richiesta del lavoratore, saranno concesse compatibilmente con le esigenze dell'impresa o della cooperativa. Le ferie di cui sopra sono normalmente godute nel corso dell'anno di maturazione. In caso di necessità dell'impresa o della cooperativa, esse dovranno essere fruite entro il 30 giugno dell'anno successivo. Il diritto alle ferie è irrinunciabile e inalienabile. Per ragioni di servizio non espletabili da altro dipendente, il datore di lavoro potrà richiamare al lavoro il socio e il lavoratore dipendente nel corso del periodo di ferie fermo restando il diritto del socio e del lavoratore dipendente a completare detto periodo in epoca successiva e il diritto del socio e del lavoratore dipendente a completare detto periodo in epoca successiva e il diritto al rimborso delle spese sostenute. L'eventuale rifiuto al rientro non può costituire giusta causa di licenziamento.

Durante il periodo di ferie spetta al socio e al lavoratore dipendente la retribuzione di fatto. In caso di assunzione, licenziamento o di dimissioni, spetteranno al socio e al lavoratore dipendente tanti 125imi del periodo di ferie al



quale hanno diritto, per quanti sono i mesi di effettivo lavoro prestato nell'anno con la corresponsione della relativa indennità per le ferie non godute.

PERMESSI RETRIBUITI. Ai soci e ai dipendenti sono concessi permessi retribuiti da chiedere normalmente durante la prima/prima ora/ore di lavoro fino a un massimo dell'intera giornata. Tali permessi retribuiti ammontano a complessivamente per 32 ore all'anno e sono concessi in sostituzione delle festività abolite (legge 5.3.77 n.54). Appositi accordi a livello aziendale, tra le OS stipulanti il presente CCNL, potranno prevedere diverse modalità di recupero e utilizzazione in funzione di specifiche esigenze aziendali. Nel caso in cui le ore di permesso retribuite non vengano, in tutto o in parte usufruite, il socio o il lavoratore dipendente hanno diritto comunque alla corresponsione della relativa retribuzione.



Dr.ssa GIADA ALLOA

PRATICHE AUTO

Laureata in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Torino, è titolare di uno Studio di consulenza automobilistica a Cuneo.

VEICOLI NUOVI DESTINATI ALL'ESPORTAZIONE, VADEMECUM

L'art. 99 del Codice della Strada regola la normativa del **rilascio del foglio di via** che, **per trasferire veicoli non ancora immatricolati destinati all'esportazione o per partecipare a mostre, fiere o per i quali non è stata pagata la tassa di circolazione**, deve essere rilasciato da un ufficio competente del Dipartimento dei Trasporti Terrestri.

Questi mezzi oltre che al foglio di via devono essere provvisti di una **targa di transito o provvisoria**, che deve essere indicata su un'attestazione, redatta su carta intestata dell'Amministrazione, che l'ufficio competente deve rilasciare unitamente al foglio di via in cui devono

essere specificati anche:

- l'intestazione dell'ufficio;
- le generalità dell'utente;
- la categoria, fabbrica e tipo, il numero di telaio e la massa complessiva a pieno carico la massa a vuoto del veicolo;
- il luogo di partenza dall'Italia e la destinazione estera;
- la validità temporale;
- la prescrizione che il veicolo non può trasportare carichi;
- gli estremi della direttiva CE sulle emissioni inquinanti cui il veicolo risulta corrispondente;
- il timbro e la firma funzionario addetto.

La durata del foglio di via **non può eccedere i 60 giorni** e su di esso deve es-

sere indicato il percorso e la durata di eventuali prescrizioni tecniche.

Per esigenze particolari può essere rilasciato alla fabbrica costruttrice uno speciale foglio di via senza limitazioni di percorso e della durata massima di 180 giorni.

Chiunque circola sprovvisto dei requisiti richiesti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una **somma da € 25,00 a € 99,00**.

Chiunque circola senza rispettare il percorso o la prescrizione del foglio di via è soggetto a una sanzione da € 41,00 a € 168,00.

Ove le violazioni siano compiute più di 3 volte la sanzione amministrativa sarà da € 84,00 a € 335,00, più la sanzione accessoria della confisca del veicolo.



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.

CASSAZIONE, AUTISTA A RISCHIO LICENZIAMENTO

Un autista che **causa un incidente e danneggia la merce trasportata è a rischio licenziamento**.

Lo stabilisce una sentenza della Corte di Cassazione del maggio scorso, che giudica il licenziamento di un autista

negligente in caso di sinistro stradale un "giustificato motivo" per il quale il datore di lavoro può interrompere unilateralmente il rapporto di lavoro con il dipendente.

DGConsulting s.c.



**CONSULENZA ORGANIZZATIVA PER L'APPLICAZIONE E LA CERTIFICAZIONE,
SPECIFICA PER IL SETTORE TRASPORTO-LOGISTICA,
DEGLI STANDARD ISO 9001, EFQM, HACCP, ISO 22.000, ISO 17025, BRC, IFS, GMP
E IL CODICE DI PRATICA PER LA SICUREZZA NEL TRASPORTO
PER I SETTORI ALIMENTARE, FARMACEUTICO, ADR E RIFIUTI INDUSTRIALI**

Corso Soleri 3, 12100 Cuneo

Tel. 0171 41.28.16

E-mail: amministrazione@dgconsulting.it

La motivazione della sentenza (n. 9597) risiede proprio nel fatto che la causa del licenziamento non è estranea al rapporto di lavoro, essendo il sinistro verificatosi nel pieno svolgimento delle mansioni dell'autista. Tale negligenza **costituisce un grave in-**

adempimento e può essere oggetto di giustificato motivo di licenziamento. Nel caso specifico su cui la Corte è stata chiamata a pronunciarsi, l'autista è stato inchiodato dal cronotachimetro e dal rapporto della Polstrada La Corte di Cassazione ha dunque ritenuto

valide le ragioni dell'azienda di auto-transporto, che ha subito il mancato adempimento degli obblighi contrattuali da parte del proprio dipendente, tale da compromettere la fiducia sulle sue future prestazioni lavorative.



DR. FERRUCCIO MARELLI

SPORTELLLO ALIMENTARE

Esperto in servizi di consulenza HACCP, certificazioni ISO 9001, 22000, servizi di consulenza per attività formative, servizi di consulenza per laboratori di prova con metodiche accreditate ISO 17025

CAPIRE IL CLIENTE ALIMENTARE

Tutti gli imprenditori che si pongono sul mercato per vendere beni o servizi conoscono e applicano la regola generale di capire il cliente. O quasi, perchè la vendita di beni e servizi ai tempi della crisi ha cambiato le carte in tavola e questa attività ha perso almeno una parte della sua originale valenza. Non che oggi non si cerchi di capire il cliente, ma è in via di progressiva diffusione una sorta di egoismo aziendale, spinto dalla enorme mole di leggi da osservare, dalla concorrenza sempre più improntata ad un discorso di puro prezzo, dai controlli, sanzioni e denunce che si possono subire, in caso di non conformità. **Il mondo del trasporto alimentare** non rappresenta un'eccezione a quanto sopra detto, ma anzi mostra con allarmante frequenza una propensione abbastanza scarsa, per quell'attività, che, si chiama **"profilazione del cliente"**. Il trasporto alimentare, fa parte di un ambito molto delicato proprio a causa dei molteplici **fattori che gravano sui clienti dell'autotrasportatore** e gli generano importanti problemi lavorativi. Ecco perchè le ditte di trasporto conto terzi che, tenendo presenti solo ed esclusivamente i propri problemi, si limitano a preparare un elenco generale di servizi, un costo chilometrico o a quintale asetticamente fine a sé stesso, una serie di regole vaghe per il carico e lo scarico, una contrattualistica volutamente nebulosa e via deprecando, generano qualche perplessità, perchè forse non si avvicinano ai potenziali nuovi clienti nel modo che parrebbe essere oggi più opportuno e redditizio. **Profilare il cliente, per esempio alimentare, dell'impresa di autotrasporto significa porsi delle domande**, al fine di tentare non soltanto di vendere un semplice contratto di spostamento merci dal

punto A al punto B, ma di offrire un modo di lavorare capace di risolvere o quanto meno di mitigare qualcuno dei suoi problemi e quindi diventare per lui un partner sempre più difficilmente sostituibile. Potrebbe essere proprio questa la chiave di lettura, cioè la presa d'atto dell'evidenza oggettiva che il semplice spostamento di alimenti è un servizio abbastanza facile da reperire sul mercato, se si bada soltanto al basso costo fine a sé stesso, mentre **la creazione di una collaborazione attiva fra cliente e trasportatore, per lavorare insieme in maniera migliore**, lo è assai di meno. Per profilare il proprio cliente medio bisogna quindi fare uno sforzo, soprattutto mentale, per mettersi nei suoi panni, per vedere le cose come lui le vede, per capire i suoi problemi e per mettere a punto servizi che non si limitino a movimentare merci da A a B. Il mio cliente alimentare cosa vede, quando guarda fuori dalla sua finestra o quando viene inondato di servizi allarmistici in TV? Il mondo che ruota intorno alla sua filiera produttiva cosa gli chiede, quali adempimenti e soprattutto quali evidenze oggettive gli chiede di mostrare all'occorrenza, per garantire di aver prevenuto i pericoli per gli alimenti prodotti, che ha a suo tempo individuati? **Quali sono i problemi generali della filiera in cui opera**, che cosa lo preoccupa o addirittura lo spaventa, che cosa gli guadagna sanzioni amministrative o denunce penali, in caso di inadempienza? Ha dei progetti importanti, vuole acquisire certificazioni, come BRC, IFS o ISO 22000 o ISO 22005, vuole accedere a fondi pubblici e quindi deve garantire aspetti distributivi come, per esempio, il mantenimento della catena del freddo? Ha ricevuto contestazioni dall'Autorità Competente per problematiche collegate con i trasporti oppure ha sedi e magazzini

separati e distanti e quindi ha bisogno di un partner molto affidabile per garantire la tracciabilità interna delle sue merci? Ha forse problemi di magazzinaggio temporaneo, ma non ha fondi da destinare all'ampliamento dei suoi capannoni? Potrebbe aver bisogno di un servizio di stoccaggio terziarizzato, oppure commercializza ortofrutta in grossi quantitativi ed avrebbe bisogno di un'area non soltanto refrigerata, ma anche in grado di stoccare in atmosfera protettiva? Forse non riesce a pianificare opportunamente la propria logistica interna o esterna ed avrebbe bisogno di un supporto progettuale da parte di qualcuno che ogni giorno lavora in ambito logistico? Vorrebbe mettere a punto progetti logistici innovativi, ma non ha un'idea chiara di come trovare qualcuno con cui confrontarsi? Avrebbe bisogno di un supporto attivo per confezionare i colli per la vendita e gestire la stampa dei documenti di trasporto oppure gli vengono richieste nuove attività di controllo inerenti alla food security e non sa di preciso come ottemperare, non avendo mai affrontato questi argomenti? Quelli elencati sono solo alcuni piccoli esempi, ma il supporto al cliente può spaziare dalla semplice registrazione della temperatura durante il viaggio e conseguente fornitura di un resoconto finale, anche senza che venga chiesto, fino a progetti estremamente complessi ed articolati, in cui una collaborazione attiva può rendere denaro ad entrambi, facendo diventare una "semplice" ditta di autotrasporto qualcosa di molto più unico ed importante, qualcosa in grado di stupire, qualcosa di affidabile. Ecco quindi che per **creare un vero vantaggio competitivo**, quella profilazione del cliente di cui prima parlavamo, lungi dall'essere ciò che potrebbe sembrare e cioè un mero esercizio teorico ed accademico, diventa un'attività altamente strategica e potenzialmente remunerativa. Con buona pace della crisi.



Ing. ANTONIO DILEO

MERCİ 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 2

I rifiuti che costituiscono il gruppo della merce pericolosa sono generalmente costituiti da miscele o soluzioni oppure da materie e prodotti che hanno perso le loro caratteristiche di "commerciabilità" e quindi possono presentare aspetti chimico - fisici diversi dalla materia o prodotto originario. In generale, nel caso di miscele e soluzioni, i rifiuti possono essere costituiti da:

1. **Miscugli di sostanze pericolose** (per l'ADR)

Sostanza pericolosa +
Sostanza pericolosa =
Sostanza pericolosa

Per stabilire la classificazione ADR del rifiuto costituito da un miscuglio di diverse sostanze pericolose, salvo casi particolari, è sufficiente applicare le indicazioni contenute nelle tabella delle priorità dei pericoli. In ogni caso la materia, soluzione e miscela è da inserire nella classe o nel gruppo di materie corrispondenti al maggior pericolo sulla base del seguente ordine di precedenza:

- materiali della Classe 7 (a prescindere dal materiale radioattivo in colli esenti dove le altre proprietà pericolose prendono il sopravvento)
- materie della classe 1
- materie della classe 2
- esplosivi liquidi desensibilizzati della classe 3
- materie autoreagenti ed esplosivi solidi desensibilizzati della classe 4.1
- materie piroforiche della classe 4.2
- materie della classe 5.2;
- materie della classe 6.1 o classe 3 che, sulla base della loro tossicità per inalazione, devono essere classificate sotto il Gruppo di imballaggio I (materie che soddisfano i criteri di classificazione della classe 8 e che presentano una tossicità

per inalazione di polvere e nebbia (CL50) corrispondente al gruppo di imballaggio I e una tossicità per ingestione o per assorbimento cutaneo soltanto nei valori del gruppo di imballaggio III o minore, devono essere assegnate alla classe 8)

i) materie della classe 6.2

2. **Miscugli di sostanze non pericolose con sostanze pericolose** (per l'ADR)

Sostanza pericolosa +
Sostanza non pericolosa =
Sostanza pericolosa

Nel caso in cui si abbia a che fare con rifiuti costituiti da miscugli tra una o più sostanze pericolose e sostanze non pericolose, per classificare la sostanza è necessario procedere con una valutazione chimico - analitica.

Detta valutazione può essere affrontata in due modi di cui uno rigoroso e uno meno rigoroso.

a) **Metodo di classificazione diretta (metodo analitico)**

Tale metodo consiste nell'eseguire prove sperimentali analitiche direttamente sul rifiuto adottando i metodi di classificazione secondo i criteri delle differenti classi dell'ADR e all'occorrenza le prove, procedure e criteri, contenute nel Manuale delle prove e dei criteri dell'ONU. Tali prove sono "economicamente" eseguibili se si deve verificare se il rifiuto è sostanza pericolosa infiammabile (classi ADR 3 - 4.1), ma diventano difficili ed a volte molto costose se si devono ricercare altre caratteristiche di pericolo quali ad esempio la tossicità e la pericolosità per l'ambiente (Classi ADR 6.1 - 9) o in alcuni casi la corrosività. Questo in particolare si constata per quei rifiuti che sono miscele o soluzioni tra sostanze pericolose e non pericolose. Caso, fra l'altro, molto frequente nei rifiuti.

b) **Metodo di classificazione semplificata**

È possibile determinare, con buona approssimazione, se un rifiuto pericoloso è merce pericolosa per il trasporto.

Disponendo dell'analisi chimica, sempre presente per effettuare le operazioni di conferimento agli impianti finali, accogliendo informazioni sul processo che lo ha generato, consultando la normativa sulla classificazione, etichettatura ed imballaggio delle sostanze e dei preparati pericolosi e servendoci di alcune banche dati relative alle informazioni tossicologiche delle sostanze pericolose, è possibile determinare, con una certa approssimazione, l'appartenenza o meno all'ADR del rifiuto preso in considerazione.

Questo metodo trova pratica e "semplice" applicazione soprattutto per i rifiuti che presentano caratteristiche di tossicità e quindi classificabili sotto la classe 6.1 dell'ADR.

La ricerca delle sostanze pericolose contenute nel rifiuto va fatta per quelle sostanze per le quali se ne sospetta la presenza. Questo si può fare tenendo conto:

- Del tipo di processo che ha generato il rifiuto
 - Delle materie prime introdotte nel ciclo di produzione che ha generato il rifiuto
- Dall'analisi chimica del rifiuto per il suo smaltimento si individuano le concentrazioni di sostanze pericolose e/o di metalli pesanti che combinati chimicamente danno luogo a sostanze pericolose. Nel caso di metalli pesanti, dove non si conosca sotto quale sostanza pericolosa questi possono essere presenti, si prenda quella più pericolosa che il metallo pesante può dare origine.

Questa semplificazione permette da un verso di risparmiare parecchio sul costo delle analisi mirate alla ricerca delle specifiche sostanze pericolose, e dall'altra offre un dato più cautelativo e quindi maggior garanzia per la sicurezza nel trasporto. Nel prossimo numero troverete un caso pratico.



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.

I DOCUMENTI PER LA GESTIONE DEI RISCHI DA INTERFERENZE NELL'AUTOTRASPORTO

Nell'ambito dell'argomento inaugurato nel precedente numero, vogliamo approfondire quelli che sono gli **adempimenti documentali previsti dalla normativa**. L'attività dell'autotrasportatore, essendo un soggetto esterno che accede a diversi luoghi di lavoro, rientra nel campo di applicazione dell'art. 26 del D.Lgs. 81/08 e s.m.i., con le semplificazioni di cui al comma 3 bis per la mera fornitura di materiali ed attrezzature (fornitura a piè d'opera, senza ulteriori attività), cioè **l'esclusione dall'obbligo di redazione del DUVRI per il committente o l'azienda ospitante**. Nell'ambito della mera fornitura, l'aspetto più importante rimane la **cooperazione ed il coordinamento tra datori di lavoro per regolamentare l'attività dell'autotrasportatore nell'ambito dell'organizzazione dell'azienda ospitante**, al fine di eliminare o minimizzare i rischi da interferenza.

Questo si traduce sostanzialmente nell'informazione dell'autista, normalmente gestita attraverso la fornitura di note informative, opuscoli o pieghevoli, che possono riportare: planimetria dello stabilimento, con indicazione della viabilità interna ed esterna, dei punti di raccolta in caso di evacuazione e delle aree accessibili dall'autotrasportatore, indicazione dei rischi presenti e dei D.P.I. obbligatori (es. scarpe antinfortunistiche e indumenti ad alta visibilità), comportamenti da tenere in caso di emergenza ed evacuazione, regole e divieti da rispettare (a titolo esemplificativo si riportano i più frequenti: divieto di fumare, di accesso a determinate aree se non accompagnati, di avvicinarsi ad attrezzature in funzione, di utilizzare attrezzature dell'ospitante se non autorizzati, di rispettare la viabilità e la segnaletica di

sicurezza, obbligo di indossare i D.P.I.). In molte realtà aziendali queste note informative vengono consegnate prima dell'accesso allo stabilimento, direttamente all'autista il quale firma per presa visione, e spesso, come sarebbe sempre auspicabile, sono in diverse lingue. Perché quanto riportato abbia una reale utilità serve la collaborazione da parte della ditta di autotrasporto (che quindi non è esente da obblighi), cioè dell'autista, nel rispettare tali regole. Tenuto conto che spesso queste note informative vengono trascurate dagli stessi autisti, **diventa assolutamente fondamentale la formazione in materia di sicurezza a carico del datore di lavoro della ditta di autotrasporto**, che deve includere anche indicazioni generali su regole, comportamenti e modalità operative da rispettare durante l'attività presso terzi. Se poi l'autista partecipa anche alle operazioni di carico/scarico (es. mo-

vimentazione con transpallet o con carrello elevatore dell'azienda ospitante) e può accedere ai locali aziendali, diventa obbligatoria la redazione del DUVRI da parte del committente o dell'azienda ospitante (tale obbligo si esclude in caso di interventi di durata inferiore a 5 uomini-giorno in un anno). In questo caso **l'azienda di autotrasporto deve produrre la documentazione per la verifica dell'idoneità tecnico professionale** (es. certificato di iscrizione alla camera di commercio, DURC, autocertificazione del possesso dei requisiti di idoneità tecnico professionale), informazioni sui rischi apportati nei luoghi di lavoro e attestazioni relative alla formazione per l'utilizzo dei mezzi di movimentazione, nonché, ove previsto (es. per conduttori di carrelli elevatori), l'idoneità sanitaria del lavoratore (es. verifiche alcool e droga).

Ove possibile il consiglio è quello di evitare tale situazione, in quanto aumentano gli adempimenti burocratici e documentali, ma soprattutto aumentano i rischi di interferenza e di conseguenza la probabilità di infortunio.





Avv. GIORGIO PASETTI

L'OPINIONE

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 DOVERI

Overo chi da se fa per tre. Nei secoli ed in qualunque nazione chi aveva un potere non ha mai spontaneamente riconosciuto i diritti degli altri. Per realizzarli chi voleva acquisire una posizione di maggiore autonomia, o più rilevante, nella società, ha dovuto affrontare battaglie per poter acquisire libertà operativa ed una situazione migliore con la quale sopperire ai bisogni della famiglia.

Con l'affermarsi della società industriale, superato il periodo del potere dei nobili, connaturato con la proprietà di vaste estensioni territoriali, utilizzate in ampia parte a fini agricoli con la coltivazione di prodotti tramite braccianti, e con il successivo sviluppo della commercializzazione dei prodotti, sia attraverso i traffici marittimi, sia attraverso i trasporti sul territorio, si affermò progressivamente il potere dell'imprenditoria e correlativamente il progressivo trasferimento dei lavoratori agricoli ai territori nei quali si realizzava la produzione industriale.

L'intera economia di una nazione subiva una trasformazione mai verificatasi nei secoli precedenti; ma nel contempo si determinavano le contrapposizioni tra imprenditori e dipendenti. Peraltro rispetto il precedente consolidato possesso dei fondi patrimoniali, trasmesso per generazioni si contrappose il rischio di impresa che poteva comportare il fallimento della stessa. Dovendosi raggiungere equilibri d'ordine economico che contemperassero la posizione dell'imprenditore con quella dei dipendenti, **si realizzarono progressivamente quelle strutture, oggi consolidate con le Organizzazioni Sindacali datoriali e dei lavoratori.**

Da parte di una molteplicità di imprenditori persiste ancor oggi un diffuso fraintendimento in forza del quale **le strutture che li rappresentano sarebbero da considerarsi semplici**

"associazioni", ritenendo "sindacati

"solo quelle dei dipendenti.

Sussiste quindi, purtroppo, una **non consapevolezza di quale sia il potere che una organizzazione sindacale** datoriale, che opera per il riconoscimento dei diritti anche degli imprenditori minimi, possa esprimere per ottenere la tutela degli interessi degli stessi, sia impegnandosi a livello legislativo per nuove leggi che li tutelino sia giuridicamente, sia per conseguire provvedimenti di natura economica.

Da cui in luogo di una convinta e decisa azione che consenta di occupare un ruolo rilevante nella società, vengono spesso espresse solo lamentazioni che non risolvono i problemi.

L'adesione ad un sindacato deve essere espressione di una convinta consapevolezza che ognuno può contribuire all'affermazione dei propri diritti, ove apporti allo stesso la propria azione personale contribuendo con le proprie capacità, la propria esperienza, la propria volontà, per poter operare nella società con un ruolo primario, che d'altronde è proprio dell'attività che svolge quotidianamente. In particolare, come abbiamo più volte detto, **l'autotrasporto merci è quel settore che costituisce il volano per qualunque operatività.**

Ove dovesse fermarsi l'autotrasporto

merci, si fermerebbe l'intera autonomia della nazione. Ed è pur vero che rispetto ad altri settori del mondo del lavoro **l'autotrasporto è svolto da operatori consapevoli e responsabili** che limitano le proprie manifestazioni di protesta ad iniziative temporaneamente e territorialmente contenute.

Ma come abbiamo considerato è fondamentale la convinzione di ognuno di dover operare concretamente per creare nella nazione la consapevolezza che lo sviluppo economico non può esistere ove l'autotrasporto sia privato di quei fondamentali diritti che devono essere riconosciuti a chi quotidianamente percorre il territorio nazionale per consentire la continuità lavorativa di tutti gli altri settori. Ognuno deve essere intimamente convinto che non deve attendere che altri operino per lui, ma che è proprio dovere per se stesso, per la categoria alla quale appartiene, impegnarsi personalmente nel sindacato del quale costituisce parte per un domani migliore di oggi nel quale potrà dire a se stesso che ciò che ha conseguito è anche stato il risultato dell'azione continua che ha svolto con pieno senso di responsabilità e nella convinzione di averlo ottenuto nella consapevolezza che senza l'organizzazione sindacale, nella quale ha operato, non avrebbe potuto ottenerlo.





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.

UNA FORMAZIONE DI QUALITÀ NELLE AZIENDE DI TRASPORTI E LOGISTICA

I requisiti della nuova norma ISO 9001, validi altresì per il settore TRASPORTI/LOGISTICA, prevedono una **particolare attenzione al livello di formazione del personale**, inteso come risultati degli eventi formativi-informativi messi in atto, ma anche come consapevolezza dei problemi, che ciascuno dovrebbe avere o acquisire e poi mantenere nel tempo. In questo articolo, attraverso anche la mia esperienza professionale, sono a creare le premesse per creare un esempio di **applicazione concreta dei principi** sopraesposti **adattabili anche ad una piccola azienda di trasporti con un sistema Qualità certificato**, che verrà esposto nel prossimo numero. Questa brevemente descritta non è un'attività semplice, e non vanno assolutamente trascurate tutte le implicazioni frenanti del processo formativo, che possono andare dal costo delle docenze, dalla organizzazione dell'insieme documentale, alla difficoltà di fermare tutti o una parte consistente di dipendenti/Autisti all'interno di lezioni frontali classiche, alle esigenze logistiche aventi sempre la precedenza su ogni altra considerazione. **Gestione informatica della formazione.** Una gestione di tipo quasi totalmente cartaceo delle attività formative e delle loro ricadute sul lavoro è senz'altro fattibile ed è anche il modello generale forse più scelto per molti anni, all'interno dei Sistemi Qualità ISO 9001. Un utilizzo sempre più diffuso ed esteso del mezzo informatico per la gestione dei processi aziendali, parallelamente ad una sempre maggiore accettazione di svariati tipi di soluzioni, da parte dei committenti in corso di audit, ha favorito fortemente la diminuzione e talora la scomparsa quasi totale

della carta, con molteplici ed importanti benefici, di cui più avanti parleremo. Se quindi tutto il discorso relativo alla formazione può essere gestito all'interno di un software dedicato e complessivo, vi è anche però la possibilità di prendere in considerazione soluzioni alternative, autocostruite e a basso costo. Queste presentano **vantaggi nel rapporto costi/benefici** non indifferenti, che vanno per esempio dal costo estremamente basso, se paragonato ad un software in commercio, alla possibilità di adattare perfettamente alla propria realtà senza necessità di competenze estreme, alla scalabilità nel tempo, che permette di togliere o aggiungere parti a piacimento in modo relativamente semplice. Nel prossimo numero vedremo un **esempio di applicazione**

autocostruibile basata su Microsoft Excel™, ma perfettamente in grado di funzionare anche su piattaforme OpenSource (Libre Office, Open Office) oppure su macchine Macintosh provviste del foglio di calcolo Apple Numbers™.

Per saperne di più

Approfondimento con la Norma UNI EN ISO 9001, par. 6.2.2

Oppure

Contattate la direzione, il personale della DG Consulting s.c è a vostra completa disposizione.

Tel 0171.412816

email: info@dgconsulting.it





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.

INSTALLAZIONE POS PER PROFESSIONISTI ED IMPRESE

L'art. 15 comma 4 del DL 18 ottobre 2012 n. 179, successivamente modificato dall'art. 9 del DL 30 dicembre 2013 n. 150 ha introdotto l'**obbligo**, dal 30 giugno 2014, per i soggetti che effettuano l'attività di vendita di prodotti e di prestazione di servizi, anche professionali, **di accettare anche pagamenti effettuati attraverso carte di debito, ovvero l'utilizzo del cosiddetto POS**. In attuazione della disciplina suddetta è stato emanato il DM 24 gennaio 2014 che contiene le definizioni e l'ambito di applicazione dei pagamenti mediante la suddetta procedura. In particolare il decreto ministeriale stabilisce che **l'obbligo di accettare pagamenti effettuati attraverso carte di debito si applica a tutti i pagamenti di importo superiore a 30,00 euro** e che in sede di prima applicazione, e fino al 30.6.2014, l'obbligo di accettazione di pagamenti elettronici sarebbe valsa solo per le attività commerciali o professionali che avessero presentato un fatturato, nell'anno precedente a quello in corso del quale è effettuato il pagamento, superiore a 200.000,00 euro. Tralasciando le problematiche di legittimità della norma, che già ha fatto discutere addirittura il T.A.R. del Lazio, **è opportuno rilevare come sussistano dubbi anche in relazione alla effettiva natura dell'adempimento in esame**: si tratta di un obbligo giuridico o di un mero onere. A questo proposito è intervenuto il Consiglio nazionale Forense, con la circolare 20 maggio 2014 n. 10-C-2014, sottolineando come in modo evidente la previsione normativa, che risponde ad un chiaro intento semplificatorio, non stabilisca affatto che tutti i professionisti debbano dotarsi di POS, né che tutti i pagamenti loro indirizzati dovranno essere effettuati in questo modo a partire dalla

data indicata, ma solo che, nel caso il cliente voglia pagare con una carta di debito, il professionista sia tenuto ad accettare tale forma di pagamento.

In altre parole **la volontà delle parti del contratto d'opera professionale resta ancora il riferimento principale per l'individuazione delle forme di pagamento** e i clienti che sono soliti effettuare i pagamenti tramite assegno o bonifico bancario, quindi, potranno continuare a farlo.

La disposizione in parola introduce un onere, piuttosto che un obbligo giuridico, ed il suo campo di applicazione è necessariamente limitato ai casi nei quali saranno i clienti a richiedere di potersi liberare dall'obbligazione pecuniaria a proprio carico per il tramite di carta di debito. Ipotesi che potrebbe anche non verificarsi mai. In ogni caso, qualora il cliente dovesse effettivamente richiedere di pagare tramite carta di debito, e il professionista fosse sprovvisto del POS, si determinerebbe semplicemente la fattispecie della mora del creditore che non libera il debitore dall'obbligazione. Nessuna sanzione è infatti prevista in caso di rifiuto di accettare il pagamento tramite carta di debito.

Questa impostazione è stata fatta propria anche dalla Fondazione Studi dei Consulenti del lavoro nella circ. 29 maggio 2014 n. 12.

L'assenza di un vero e proprio obbligo giuridico ha trovato anche un avallo ministeriale, per il tramite di una risposta all'interrogazione n. 5-02936 in Commissione Finanze alla Camera, fornita l'11 giugno 2014 dal Sottosegretario al Ministero dell'Economia e delle Finanze Enrico Zanetti.

In essa, dopo aver evidenziato l'opportunità di **aprire un tavolo di confronto con le banche per ridurre i costi** colle-



gati alla disponibilità ed all'utilizzo dei POS si è sottolineato come la mancata installazione del POS dal 30 giugno 2014 non produrrà un inadempimento sanzionabile, né, tantomeno, una perdita del credito, determinando esclusivamente la fattispecie della mora del creditore, che obbligherà il creditore ad attivare le misure di recupero del credito così come previste dalla normativa. In pratica, si ribadisce, che non si tratta di un obbligo giuridico, ma di un mero onere limitato ai casi in cui siano i clienti a richiedere la forma di pagamento in questione.

Specificatamente nella risposta si afferma: "In tal senso, sembra in effetti deporre il fatto che non risulta associata alcuna sanzione a carico dei professionisti che non dovessero predisporre della necessaria strumentazione a garanzia dei pagamenti effettuabili con moneta elettronica".

E' comunque opportuno ribadire che una parte della dottrina non sembra condividere questa posizione osservando come, specificatamente per i professionisti, l'inosservanza di una disposizione di legge potrebbe costituire violazione del generale dovere di probità, dignità, decoro e di corretto esercizio della professione (articoli 2 e 3 del Codice Deontologico dei Dottori Commercialisti). È stata anche prospettata la possibile violazione dell'art. 16 del Codice Deontologico Forense, in tema di doveri previdenziali e fiscali, ove si riconoscesse all'obbligo in questione una "larvata" natura fiscale.

Focus: qui Piemonte

Autotrasporto in prima linea Incontro Regione - Associazioni



Autotrasporto in prima linea nell'incontro avvenuto nel mese di luglio tra la Regione Piemonte e una delegazione di associazioni di trasporti.

In qualità di coordinamento regionale, **Assotrasporti si è accreditata presso la Regione Piemonte**, incontrando l'Assessore regione ai Trasporti Infrastrutture, Opere

pubbliche e Difesa del suolo, **Francesco Balocco**.

La delegazione Assotrasporti - composta dal Presidente nazionale Secondo Sandiano e dal Segretario nazionale, nonché Presidente dell'ACIT (Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto), il fossanese Aurelio Prisco - ha illustrato il programma di **proposte per la riforma**

dell'autotrasporto.

Durante l'incontro, si è discusso delle principali problematiche legate all'autotrasporto piemontese, oltre che della spinosa questione dell'imminente trasferimento dell'**Authority dei Trasporti da Torino a Roma**. Durante il confronto sono anche emerse le problematiche legate alla viabilità regionale

- **strategica sia per il traffico verso le altre Regioni italiane sia verso il confine francese** - e quelle relative agli interporti, che saranno oggetto di approfondimento nei prossimi incontri. "Avere un dialogo costruttivo con le istituzioni - conclude Prisco - è il metodo vincente per supportare le aziende di autotrasporto piemontesi".

Provincia, a rischio scuole e manutenzione stradale

La situazione finanziaria della Provincia di Cuneo è fuori controllo. È quanto dichiarato dal Commissario Avv. Giuseppe Rossetto, succeduto a Gianna Gancia, durante una riunione per fare il punto sul quadro economico dell'ente.

Presenti all'incontro istituzioni locali, forze dell'ordine e associazioni di categoria. In rappresentanza dell'au-

totrasporto cuneese anche Aurelio Prisco, Presidente dell'ACIT, Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto.

Durante la riunione sono state illustrate le **principali problematiche della gestione provinciale, diventata insostenibile**. Il rischio è alto e potrebbe concretizzarsi in una **sospensione della gestione dei servizi**

scolastici, il riscaldamento degli edifici e la manuten-

zione delle strade e della segnaletica.

Sul prossimo TN Cuneo trovate maggiori 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

NOLEGGIO A BREVE E A LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



It's easier to leaseplan

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

Focus: qui Liguria



Terzo valico

Visita del Ministro Lupi al cantiere genovese

Il Ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi ha visitato i cantieri di Genova del Terzo Valico, la linea ferroviaria ad alta velocità che collegherà Tortona/Novi Ligure a Genova, i cui lavori sono iniziati nell'autunno del 2013. La linea si inserisce nell'Asse ferroviario 24, il cosiddetto "ponte dei due mari" della **rete ferroviaria trans-europea TEN-T** ed è ritenuto un fondamentale collegamento tra l'Europa centrale e il porto ligure per il trasporto di grandi quantità di merci.

"È un'opera importante per

la Liguria, l'Italia e l'Europa - ha dichiarato Lupi durante il sopralluogo - Si collegherà Rotterdam a Genova, i mari del Nord con il Mar Mediterraneo. Ma la sfida oggi è soprattutto quella di realizzare le opere e di superare la burocrazia". Insieme a Lupi erano presenti anche Claudio Burlando, Presidente Regione Liguria e Marco Doria, Sindaco di Genova. Tra gli altri, anche l'Amministratore Delegato del Gruppo Fs Italiane Michele Mario Elia, l'AD di Salini Impregilo Pietro Salini, l'AD di RFI Maurizio Gentile, Matteo Triglia del-

la Italferr e Duccio Astaldi, Presidente del Consiglio di Gestione di Condotte.

Parole d'orgoglio per l'Assessore regionale alle Infrastrutture Raffaella Paita:

"La ragione che ci ha indotti a fare questo sopralluogo è dimostrare lo sblocco del cantiere di un'opera che ha diritto, più di altre, ad essere finanziata per le parti che mancano. Oggi siamo di fronte a tutti i cantieri approntati, con i primi due lotti finanziati, a cui serve aggiungere l'ulteriore finanziamento del terzo lotto costruttivo con la legge di

stabilità".

Proprio sui finanziamenti del terzo lotto, il Ministro Lupi si espone, preannunciando un possibile sblocco dei fondi all'interno dell'imminente provvedimento "Sblocca Italia".



SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



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>

Fatture sul carburante

Trasportatore vince la battaglia contro il Fisco

Ecco una notizia che non si sente tutti i giorni.

Una ditta di autotrasporti ligure ha avuto la meglio sul Fisco, che contestava all'impresa la congruità degli acquisti sul carburante, in quanto in fattura non erano stati esposti

i chilometri percorsi e il numero di targa dei veicoli, con conseguente sanzione per la mancata documentazione.

Oltre alla deduzione delle imposte dirette sui costi del gasolio e alla detrazione dell'Iva, venivano

inoltre contestati i costi di pedaggio.

L'azienda di autotrasporto ha sottoposto il caso alla Commissione tributaria regionale della Liguria, che con sentenza n. 691/01/2014 si è espressa in favore dell'autotrasportatore.

Non risulta dunque obbligatorio riportare in fattura i dati relativi ai chilometri percorsi e il numero di targa, ai fini della deduzione dei costi del carburante e della detraibilità dell'Iva.

Focus: qui Lazio

Nasce l'AFIT

Associazione a tutela delle imprese di trasporto di Frosinone

Si è costituita a inizio luglio 2014 l'**Associazione Frusinate Innovazione nel Trasporto**, in sigla AFIT, con lo scopo di difendere e tutelare le esigenze degli autotrasportatori della zona. Il primo Consiglio direttivo dell'AFIT, con sede a Supino (FR) in Via Ponte la Stanza 30, è costituito dal Presidente Flavia Nusilli, dal Vicepresidente Paniccia Mauro, dal Segretario Campoli Cinzia e dal Tesoriere Borriello Carlo.

L'AFIT aderisce all'innova-

vativo progetto delle associazioni nazionali Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano (ATI), che prevede il radicamento sul territorio in tutte le province d'Italia per rinnovare e rivitalizzare l'autotrasporto italiano oggi in forte crisi, soprattutto di rappresentatività a tutti i livelli.

Si rammenta che le due associazioni nazionali, lontane dai tradizionali "carrozzeri", sono attive con le istituzioni da un lato e sul territorio

dall'altro al fine di predisporre proposte e iniziative concrete e prontamente attuabili per risolvere il comparto e rilanciare la competitività del settore.

Assotrasporti e ATI **danno l'opportunità agli autotrasportatori di partecipare direttamente e attivamente ai tavoli decisionali all'interno delle Istituzioni**, raccogliendo sul territorio proposte concrete grazie al tour di assemblee che le sta portando a conoscenza di

tutte le problematiche degli autotrasportatori di ogni zona d'Italia.

Per avere maggiori informazioni sull'innovativo progetto associativo che le due associazioni stanno portando avanti a livello sia nazionale che locale, si contatti la sede nazionale di Assotrasporti (info@assotrasporti.eu) o di Azione nel Trasporto Italiano (info@azioneneltrasportoitaliano.it) oppure l'AFIT (frosinone@assotrasporti.eu).



Sul prossimo TN Frosinone trovate tutti i dettagli circa le attività della neo costituita AFIT Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto il direttivo, i professionisti convenzionati e i servizi offerti in convenzione.

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



euro 2,50

follow us on   

Veicoli Lavoro

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

www.motorcametrucks.com



Motor Cam
QR Code

euro 2.50

Veicoli Lavoro

follow us on

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

www.motorcampertrucks.com

Novità e sconti speciali • Novità e posti

OFFICINE BRENNER



IVECO
USATO PLUS

Iveco 260E19
2002, scarrabile
3 assi, Km. 1.200.000
automatico, trattativa in sede

Info +39 045 8631200



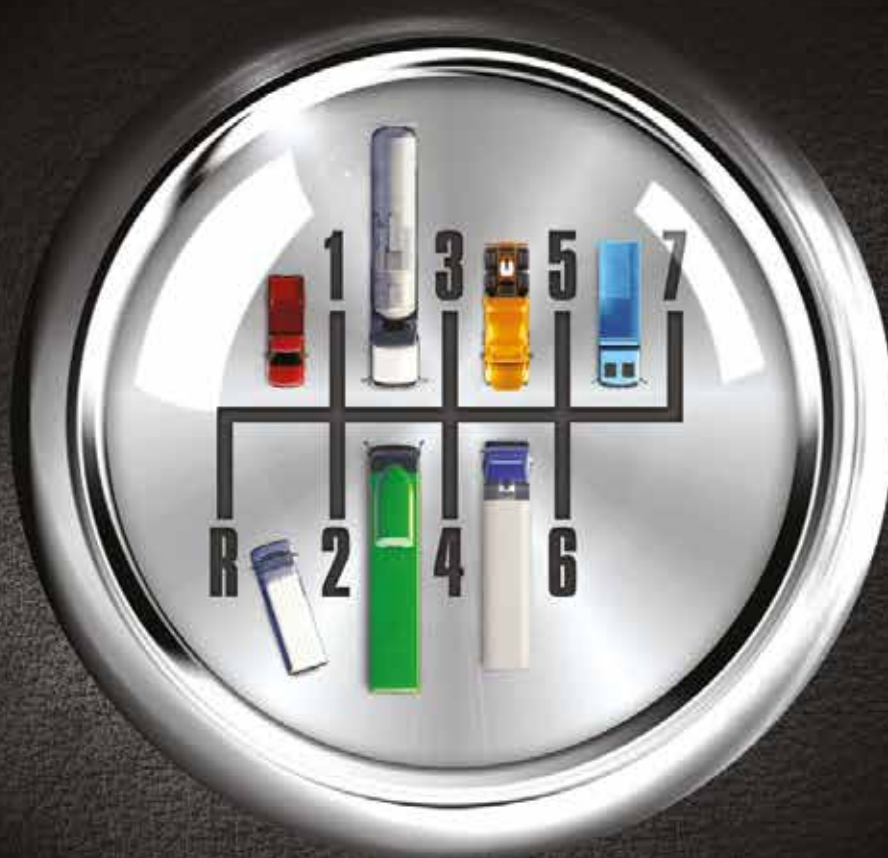
MARIO BOLZAN
CARBELLANTI ELEVATORI, AUTOREN-
PIASTAFORNIE, ARZEC

Kalmar 120-BDD Di
portata nominale kg 1200
idroguida, trasmissione idraulica
sollevamento mm 5
montante sin-
forche da mm 2
revisionato, in
condizioni ge-
trattativo in

Info +39 392 7641152

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

Insieme,
abbiamo una marcia in più.



TRANSPOTEC

SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 16-19 aprile 2015



www.transpotec.com



Official Partner