



## Corsi formativi, raduni e convegni. Un autunno di eventi da non perdere

### In primo piano



Fondi pubblici all'autotrasporto, non sarà ora di cambiare?

pagina 4



CCNL autotrasporto, logistica e spedizioni: le ultime news

pagina 12



Più profitti e più sicurezza con i corsi formativi in aula e in pista

pagine 9 e 17



Gli eventi nazionali in programma nelle prossime settimane

pagine 18 e 19



Abolire i trasporti in conto proprio, una proposta rivoluzionaria

pagina 24



Dal territorio: focus Piemonte, Liguria, Puglia

pagina 36



# SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



**ASSICURAZIONI**

**TESSERE  
CARBURANTE**



**PAGAMENTO  
PEDAGGI**

**PRENOTAZIONE  
TRAGHETTI**



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

Via XX Settembre 2, 12100 Cuneo • Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64  
Email: [info@imprenditorieprofessionisti.it](mailto:info@imprenditorieprofessionisti.it) • Web: [www.imprenditorieprofessionisti.it](http://www.imprenditorieprofessionisti.it)



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



**TN 4/2015 • Anno XVII**

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



Testata associata all'Unione  
Stampa Periodica Italiana

**Proprietario ed Editore**

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

**Direttore Responsabile**

Secondo Sandiano

**In redazione**

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

**Collaboratori**

Luca Barassi, Davide Calvi, Giorgio Ghezzi,  
Paolo Giolitti, Giuliano Latuga,  
Ferruccio Marelli, Lorenzo Pittaluga,  
Aurelio Prisco, Giancarlo Tavella

**Amministrazione**

Ilaria Ponzo, Marcella Farina

**Redazione e pubblicità**

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

**Stampa**

Tipolitografia Europa, Cuneo

**Web e pagine social**



trasportnotizie.com



TN - Trasportnotizie



NotizieTN

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

**SOMMARIO**

- 3. **EDITORIALE** 28. **CONSULENTI**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°** 28. **Fisco**
- 12. **NORME E ISTITUZIONI** 30. **Legale**
- 16. **L'INTERVISTA** 31. **Qualità trasporti**
- 17. **EVENTI** 32. **Legale**
- 20. **SICUREZZA E REVISIONI** 34. **Sicurezza e ambiente**
- 22. **CAMION DA VETRINA** 35. **Sportello alimentare**
- 23. **LA TUA VOCE** 36. **DAL TERRITORIO**
- 36. **Qui Piemonte**
- 37. **Qui Liguria**
- 38. **Qui Puglia**

**EDITORIALE**

Fabio Rubero



**MIGRANTI, TUTELARE I CAMIONISTI!**

È un problema di scottante attualità. Migliaia di migranti che cercano di salire sui camion di passaggio nella speranza di un futuro migliore.

Da una parte il dramma di persone che per salvare la propria vita sono disposte a metterla comunque a serio rischio aggrappandosi con le forze rimaste ai "camion della speranza".

Dall'altra i problemi che camionisti ignari possono avere nel momento in cui vengono scoperti con a bordo i disperati che ce l'hanno fatta e sono riusciti a salire.

Attraversare il Canale della Manica, ad esempio, è uno degli obiettivi principali dei migranti che

prendono letteralmente d'assalto i camion a Calais.

Eppure molti camionisti riferiscono che le autorità francesi fanno poco o nulla per evitare che ciò accada e le autorità britanniche puniscono con sanzioni da duemila sterline coloro i quali trasportano anche involontariamente un migrante.

In alcuni casi, addirittura, alcuni camionisti sono stati addirittura accusati di traffico umano.

Occorre immediatamente una normativa comunitaria condivisa che tuteli di più e meglio gli autotrasportatori che sono naturalmente vittime e non carnefici di questa triste vicenda.



Francesca Vinai

## Fondi 2015 all'autotrasporto

### Una lunga attesa fra le polemiche estive

**S**i fanno attendere i decreti ministeriali che rendono spendibili i fondi 2015 per l'autotrasporto.

A fine giugno il Ministro ai trasporti Delrio dichiarò di aver firmato il decreto sulla riduzione compensata dei **pedaggi autostradali**. Ma al momento di scrivere non è ancora apparso in Gazzetta ufficiale. Tutto tace, per ora, sul fronte degli **investimenti**.

Per quanto riguarda i **contributi al Servizio Sanitario Nazionale versati sui premi RCA** l'Agenzia delle Entrate ha comunicato a inizio luglio il via all'agevolazione fiscale.

È stato così confermato alle imprese di trasporto merci, conto terzi e conto proprio, il recupero dei contributi al SSN versati nel 2014 sui premi di assicurazione RCA. I trasportatori hanno, così, potuto riscattare i contributi al SSN, tramite compensazione in F24, fino ad un massimo di 300 euro per veicolo.

E il recupero fiscale delle **spese non documentate**? Sul tema, il malumore della categoria si è fatto sentire a gran voce. Alla base delle proteste, il drastico taglio delle deduzioni forfettarie giornaliere per le spese di trasporti effettuati dai piccoli trasportatori nel 2014.

Un taglio annunciato a inizio luglio, poi parzialmente rientrato a pochi giorni dalla scadenza delle denunce dei redditi. Ecco le quote finali di risparmio fiscale:

- 15,4 euro (contro i 19,6 dell'anno scorso) per trasporti interni al Comune;
- 44 euro (erano 56 lo scorso anno) per trasporti interni alla Regione e a quelle confinanti;
- 73 euro (erano 92 nel 2014) per trasporti fuori dalle Regioni confinanti.

In tema di fondi alla **formazione**, è stato pubblicato solo l'11 settembre il Decreto che ne consente l'erogazione.

Domande da presentare dal 28 settembre al 30 ottobre 2015, per 150.000 euro di contributo massimo per impresa.

#### FONDI ALL'AUTOTRASPORTO, NON SARÀ ORA DI CAMBIARE?



Era l'ottobre 2013 quando il Presidente della VIII Commissione trasporti al Senato **Altero Matteoli** spiegò la necessità di sostenere con fondi pubblici i nostri trasportatori: "Il sistema dell'autotrasporto italiano è diverso da altri Paesi europei, essendo articolato in una miriade di piccole e piccolissime aziende, i cosiddetti padroncini. Ciò ha condotto negli anni ad una spietata concorrenza al ribasso, che ha compresso i margini di guadagno delle aziende, determinando la necessità di un sostegno dello Stato all'intero comparto".

Ma dopo anni e anni di sussidi alle imprese di trasporto su gomma, la situazione non può certo dirsi migliorata. **Proseguire sulla strada dei finanziamenti pubblici non risolve alla radice le problematiche che affliggono il comparto**: le misure di sostegno si mostrano incapaci di generare lo sviluppo atteso del settore nel medio-lungo periodo.

In più, **la difficile congiuntura economico-finanziaria obbliga il Governo a ridurre di anno in anno le risorse da destinare al trasporto su gomma**.

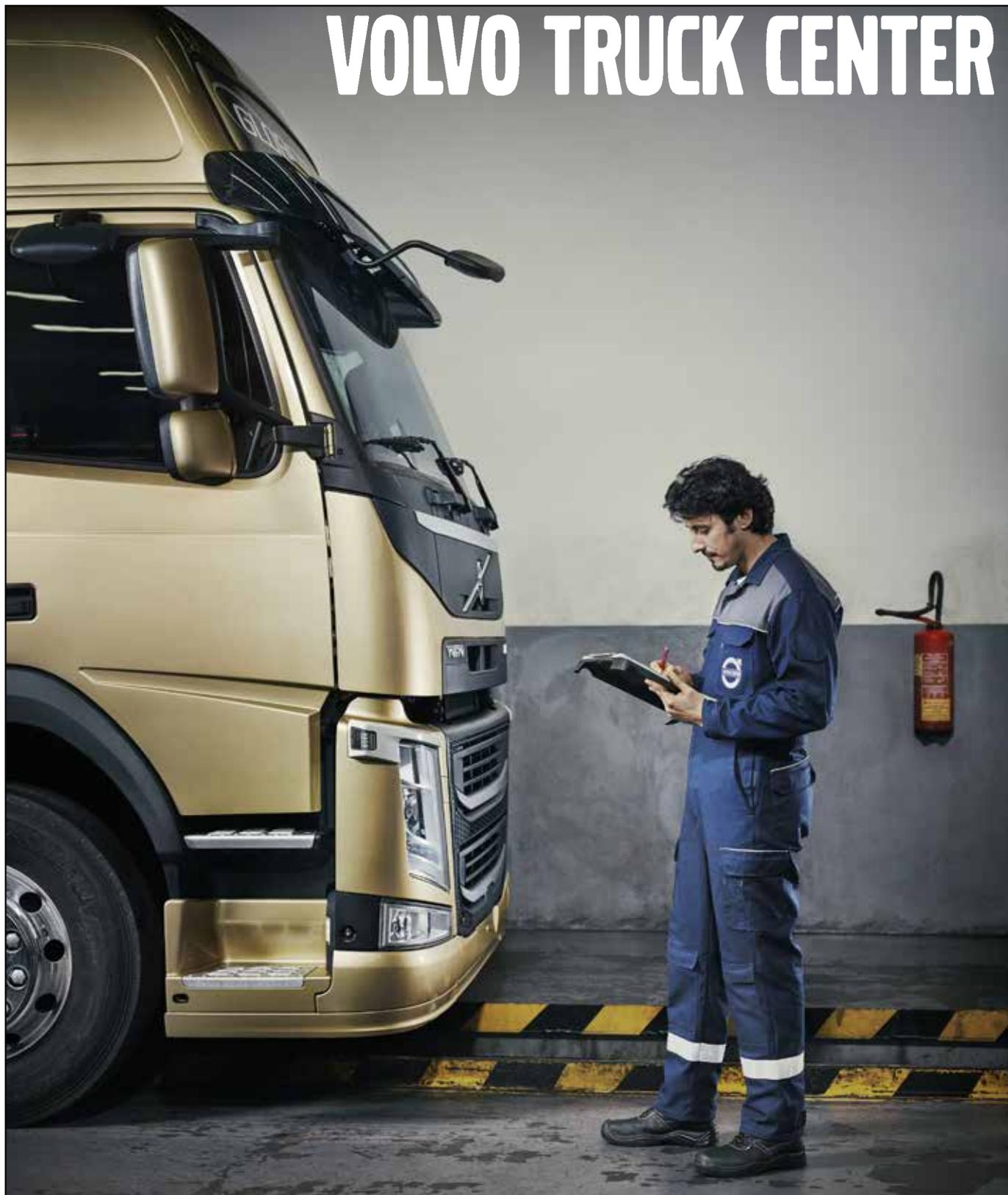
Nel 2013 furono stanziati 400 milioni di euro, poi tagliati a 300 milioni lo scorso anno e ridotti ancora a 250 milioni quest'anno. Un chiaro segnale che quella dei fondi all'autotrasporto è una strada destinata ad essere sempre meno battuta.

Se ne è accorta anche la **Corte dei conti**, che la scorsa estate svolse una dettagliata analisi dei fondi di sostegno dell'autotrasporto inseriti nella legge di stabilità 2011. Verificò com'erano state indirizzate e gestite le risorse per i vari capitoli di spesa, esprimendo molti **dubbi e perplessità sulla loro concreta efficacia**.

Non solo. Da tempo **alcune associazioni di categoria, con Assotrasporti capofila**, lamentano l'inefficienza degli aiuti "a pioggia" all'autotrasporto. Misure di sostegno passive e strutturali, secondo Assotrasporti, consentono unicamente la sopravvivenza di alcune aziende, anziché promuovere il rilancio del comparto in un'ottica di lungo termine.

"Non si può vivere di contributi pubblici, lo Stato deve permettere ai trasportatori di lavorare con dignità!" rende noto l'associazione.

# VOLVO TRUCK CENTER



Qualità, efficienza e professionalità al tuo servizio.

Busca (Cn)

Boltiere (Bg)

Mezzolombardo (Tn)

Magliano Alpi (Cn)

Carpiano (Mi)

Sommacampagna (Vr)

Tortona (Al)

Fagnano Olona (Va)

Cazzago di Pianiga (Ve)

Scopri la sede più vicina a te visitando il sito [www.volvotruckcenter.it](http://www.volvotruckcenter.it)

## Fondi pubblici alla formazione, la nostra inchiesta

### Siamo sicuri che siano spesi bene?

**Q**uest'anno **dei 250 milioni di fondi pubblici all'autotrasporto, 10 sono destinati al finanziamento di progetti di formazione.**

Ricordiamo che anche nel 2014 sono stati 10 i milioni di euro riservati alla formazione professionale, mentre erano 16 due anni fa. Si tratta di cifre elevate, ma **siamo sicuri che siano aiuti concretamente adeguati ed efficaci?**

Al momento di scrivere, è appena stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto ministeriale che definisce i dettagli dell'erogazione delle risorse alla formazione per il 2015. Trovate ogni informazione al riguardo sul nostro quotidiano online [www.trasportonotizie.com](http://www.trasportonotizie.com).

Anche quest'anno i finanziamenti sono destinati alle imprese del settore che intendono professionalizzare il proprio organico con attività formative che promuovano lo sviluppo della competitività e l'innalzamento del livello di sicurezza

stradale e di sicurezza sul lavoro.

In tal modo **vengono esclusi i (ben più rilevanti) corsi obbligatori**, finalizzati all'accesso alla professione e all'acquisizione o al rinnovo dei titoli richiesti per l'esercizio dell'autotrasporto.

E poi, chi è autorizzato ad attuare le attività formative? Secondo quanto stabilito dal citato Decreto presidenziale, sono gli enti e gli istituti di diretta emanazione delle associazioni nazionali di categoria (o di loro articolazioni territoriali) accreditate al Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, e le associazioni temporanee di imprese o di scopo comprendenti enti o istituti in possesso del suddetto requisito.

Di fatto, **i trasportatori possono rivolgersi soltanto ad enti o istituti facenti capo alle associazioni presenti all'interno del Comitato centrale dell'Albo.**

Ma non si può certo dire che queste associazioni rappresentino la totalità delle

imprese di autotrasporto italiane, comunque obbligate a versare ogni anno la quota di iscrizione all'Albo.

"I padroncini e i trasportatori medio-piccoli, pur non sentendosi degnamente rappresentati dalle grandi associazioni del Comitato centrale, pagano ogni anno l'iscrizione all'Albo e non hanno neppure la possibilità di rivolgersi ad enti terzi per i corsi formativi! Senza contare che i corsi davvero importanti, quelli obbligatori per legge, sono esclusi dai finanziamenti pubblici...", puntalizza il Segretario Assotrasporti, Aurelio Prisco.

Infine, **quali dati abbiamo a disposizione sui corsi formativi sinora attivati? Nessuno.**

Non sappiamo quanti trasportatori e operatori del settore siano stati formati fino ad oggi grazie ai finanziamenti pubblici, né quale sia stato il costo a persona o quanti corsi siano stati svolti.

KELLY  TIRES™

A Good Deal  
On A Great Tire™

PIÙ ACQUISTI,  
PIÙ RISPARMI.

1 PNEUMATICO =  
1 BUONO ACQUISTO DI **15€**  
DA SPENDERE DOVE VUOI \*

PNEUMATICI CAMION  
GARANZIA GOODYEAR

**265€**

CON SPEDIZIONE  
GRATUITA

\*Per ogni pneumatico Kelly Tires acquistato sul sito [www.kellytires.it](http://www.kellytires.it), riceverai un **BUONO PROMOSHOPPING del valore di 15 € per carburante, elettrodomestici, viaggi** e molto altro da spendere presso i punti vendita che aderiscono al circuito. Scopri dove spendere i buoni acquisto sul sito [www.kellytires.it](http://www.kellytires.it).

Consulta il regolamento completo su  
<https://www.kellytires.it/regolamento-promoshopping>.

Non sarebbe opportuno che, per trasparenza, l'Albo rendesse pubblici questi dati, divisi per ente e per tipologia di corso?

D'altronde, la trasparenza è da sempre una forte carenza dell'Albo e di alcune associazioni di categoria, tanto che nel tempo si sono susseguite interpellanze parlamentari, alcune sollevate da Asso-transporti.

Alla luce delle problematiche e delle que-

stioni sollevate, quest'estate **TN Trasportonotizie ha lanciato un sondaggio sul web**, per approfondire l'inchiesta sui fondi pubblici alla formazione. Lo trovate su [trasportonotizie.com](http://trasportonotizie.com) e sulle pagine social [facebook.com/TNtrasportonotizie](https://www.facebook.com/TNtrasportonotizie) e [twitter.com/NotizieTN](https://twitter.com/NotizieTN).

La domanda alla base del sondaggio è la seguente: ogni anno il Governo stanziava milioni di euro per la formazione degli autotrasportatori. Finora quanti sono ad

averne usufruito e tratto beneficio?

I dati raccolti sinora mostrano una netta predominanza di trasportatori che non ha mai utilizzato i fondi.

Pochissimi coloro che hanno presentato domanda di contributo e tratto un qualche beneficio.

Per ora, dunque, **la sensazione è che i sempre meno fondi pubblici a disposizione non siano spesi come dovrebbero.**

## Scoppia la polemica UIRNet

### Organismo pubblico, interessi privati di un'associazione

Come definire l'estate 2015? Infuocata, e non solo per via delle temperature record. Una polemica dopo l'altra è andata in scena sul teatrino dei trasporti e della logistica.

Tra gli scandali, quello che ha per protagonista UIRNet e che coinvolge l'associazione degli autotrasportatori Fai. Facciamo un passo indietro per meglio inquadrare i fatti.

**UIRNet Spa è un organismo pubblico**, nato nel 2005 con lo scopo di rendere più efficiente il sistema logistico e intermodale nazionale. Oggi è **impegnato nella realizzazione della Piattaforma logistica nazionale (PLN)**, che metterà in rete i trasporti e i nodi intermodali del Paese - porti, interporti e scali merce ferroviari - e favorirà il dialogo integrato fra gli attori della filiera e la gestione ottimale dei flussi di merci.

Nel dicembre 2013 UIRNet ha avviato le procedure, a doppia gara, per assegnare la gestione della PLN: una prima gara per selezionare il "Promotore" incaricato di sviluppare il progetto e una seconda gara per scegliere il "Gestore" vero e proprio della PLN per un periodo di 20 anni.

**Ad aggiudicarsi la prima gara**, conclusasi lo scorso marzo, è stato un raggruppamento temporaneo di imprese, costituito da **Fai Service**, cooperativa di servizi dell'associazione Fai, e da due società del settore informatico, **HP Enterprise Services Italia Srl** e **Vitrociset Spa**.

Questo raggruppamento di imprese, in quanto soggetto Promotore, si impe-



gna a finanziare l'operazione con 20 milioni di euro e a corrispondere a UIRNet un canone annuo di almeno 2 milioni e 500.000 euro a partire da quest'anno. Non solo, il Promotore gode di un diritto di prelazione nella futura gestione della Piattaforma logistica. Il che significa che **molto probabilmente sarà assegnato alle stesse società - Fai Service compresa - il ruolo di Gestore della PLN**.

Da qui l'insorgere delle polemiche. Già nell'aprile 2015 due deputati della Commissione trasporti, l'On. Diego De Lorenzis e l'On. Ivan Catalano, presentarono al Ministro dei trasporti due distinte interrogazioni parlamentari (n. 5-05322 e n. 5-05365) sull'assegnazione della Piattaforma logistica nazionale. Solo ad inizio luglio il Governo ha dato risposta ad entrambi.

Ciò che i deputati De Lorenzis e Catalano rilevano è che **i tre vincitori dell'appalto, pur essendo soggetti di natura privata, si troveranno a gestire dati**

**molto sensibili, nell'interesse pubblico**. I ruoli di Promotore e di Gestore dovrebbero essere di assoluta imparzialità, mentre assegnarli ad un raggruppamento di imprese comprendente Fai Service, emanazione di un'associazione rappresentativa degli autotrasportatori, genera un **conflitto di interessi inaccettabile**.

In più l'On. Catalano fa luce sulle **inefficienze di UIRNet**, la cui attività è "essenzialmente limitata ad alcuni terminali del porto di Genova non in modalità autonoma ma grazie alla presenza del Port community system dell'autorità portuale che eroga realmente il servizio".

Il **Sottosegretario ai trasporti Umberto Del Basso De Caro**, rispondendo agli On. De Lorenzis e Catalano, ricorda che la gara per l'affidamento della gestione della PLN è stata rivolta a tutti gli operatori "in possesso di stringenti e selettivi requisiti di carattere economico-finanziario" e che il termine di presentazione

delle offerte è stato più volte prorogato per favorire la massima partecipazione. Il Sottosegretario anticipa anche che la seconda fase di gara, per la selezione del Gestore, si concluderà "entro la fine del 2015, con conseguente avvio della gestione nel 2016".

Quanto ai dubbi sull'affidamento della gestione a soggetti privati, l'On. De Caro rassicura che, una volta scelto il Gestore, il flusso dei dati sensibili sarà gestito dal Ministero dei trasporti, che stabilirà con UIRNet regole e livelli di accessibilità al database da parte del Gestore.

Ma l'On. Catalano replica in Commissione trasporti alla Camera che nella risposta del Governo non viene detto nulla sul conflitto di interessi prospettato.

Osserva, inoltre, che il forte impiego di risorse pubbliche enunciato dal Sottosegretario non è bastato a UIRNet per realizzare la piattaforma logistica: UIRNET non sta svolgendo "il servizio pubblico ad essa affidato, risultando del tutto inadempiente rispetto al proprio mandato".

Da qui la proposta dell'On. Catalano di affidare a UIRNet un nuovo compito. Poiché ciascun operatore ha già costruito la propria piattaforma logistica, UIR-

Net non dovrebbe realizzarne un'altra, quanto piuttosto "definire uno standard

di comunicazione unico tra le varie piattaforme esistenti".

#### OCCHI PUNTATI SUL CONFLITTO DI INTERESSI UIRNET - FAI

Tutte le principali associazioni dell'autotrasporto polemizzano con la scelta di affidare la gestione della piattaforma logistica nazionale alla Fai.

Secondo Assotrasporti, ad esempio, **c'è il rischio che la Fai** - che già gestisce importanti risorse, dai fondi per la formazione agli sconti sui pedaggi autostradali - **diventi una vera e propria struttura di mercato, lontana dai compiti che un'associazione di categoria dovrebbe prefiggersi.**

Si tratta di un pericolo segnalato già nell'autunno 2014 dall'**On. Catalano**, che proprio sul TN 5/2014 presagì: "Qualsiasi soggetto privato che gestisse la piattaforma logistica nazionale avrebbe accesso ad una mole di informazioni tale da dargli un vantaggio competitivo difficilmente valutabile ma probabilmente tale da creare distorsioni pericolose".

Per questo, l'On. Catalano ha poi chiesto nella sua interrogazione al Ministro dei trasporti "quali urgenti iniziative intenda il Governo porre in essere, al fine di prevenire il manifestarsi di conflitti di interessi nella gestione della piattaforma logistica nazionale".

Così anche l'**On. De Lorenzis**, che ha chiesto al Ministro se "sia in grado di riferire circa la scelta di avvalersi di un soggetto privato e se intenda promuovere accertamenti per la verifica dei requisiti dei singoli soggetti del raggruppamento temporaneo di imprese ai fini di escludere ipotesi, anche potenziali, di conflitto di interesse".

 **SACED**  
ambiente & energia

carte  
carburante

carte  
prepagate

buoni  
car wash\*



\* disponibili solo nell'impianto di Boves

**sconti riservati a tutti i soci Assotrasporti**

Via Santuario 18/C, Boves (CN)

S.P. 661 km 59+352, Murazzano (CN)

Via Firenze 31 - S.P. 31 km 0+536, Feisoglio (CN)

Fraz. Gamellona 10, Sale San Giovanni (CN)

Via Valle Grana 16, San Rocco Bernezzo (CN)

dalla parte  
dell'ecologia

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

[www.saced.com](http://www.saced.com)

## L'importanza di essere... formati

### I nuovi corsi TForma per creare profitto

a cura di Luca Barassi, Direttore responsabile Trasportare Oggi

**T**ra gli strumenti per rendere profittevole la propria azienda, la formazione è tra i più strategici. **TForma**, nato l'anno scorso con il supporto di Scania, ha messo a punto un secondo anno accademico molto specialistico.

Il **fattore umano**, si sa, è determinante perché dà il valore aggiunto a qualsiasi attività.

Per questo motivo Trasportare Oggi ha ritenuto importante concentrare i propri sforzi su questo aspetto, innovando il modo di rivolgersi alle aziende e ai manager della logistica.

Lo scorso anno è nato TForma, un progetto ambizioso e che ha come claim proprio quello di "rendere profittevole la tua azienda".

Paolo Volta, coordinatore didattico del progetto, ha messo a punto un primo calendario di incontri volti ad approfondire i principali aspetti di management di un'azienda che vende servizi logistici e cerca nuovi strumenti per contrastare la crisi ed entrare in nuovi mercati oppure ottimizzare la propria attività.

Un programma che lo scorso anno si è sviluppato in quattro corsi, un workshop informativo e un grande convegno finale dal titolo *L'economia dei trasporti riparte? Gli strumenti per rispondere sì*, a cui hanno partecipato oltre 50 aziende.



#### AVANTI TUTTA!

Il progetto TForma intende alternare presentazioni, workshop, corsi e convegni, distribuendo incontri e date nell'arco dell'intero anno e su diversi giorni della settimana.

Un aspetto fondamentale di questo secondo anno di TForma è l'utilizzo di alcune manifestazioni come piattaforme di maggiore coinvolgimento di aziende. In particolare Transpotec, dove è stato organizzato un convegno di presentazione dal titolo *Gli strumenti strategici per rendere profittevole l'attività di trasporto*, e truckEmotion.

E poi via con i corsi: il 26 maggio si è parlato degli *Scenari trasportistici nell'era moderna*, il 6 giugno di *Organizzazione delle imprese di trasporto*, il

#### UNA CONVENZIONE PER IMPARARE, SPENDENDO MENO

I corsi di formazione professionale TForma si rivolgono ai titolari e gestori delle aziende di trasporto che intendono rendere più profittevole l'attività.

In più, da fine luglio, grazie ad una convenzione con TForma, i **soci Assotrasporti** possono partecipare ai corsi formativi in programma a **prezzo agevolato**.

Su **assotrasporti.eu** trovate ulteriori dettagli e il coupon di richiesta iscrizione ai corsi.

**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**

24 giugno di *Controllo di gestione delle imprese di trasporto* e il 2 luglio dei *Criteri di progettazione e gestione del servizio al cliente*.

Da settembre si torna sui banchi di scuola e anche TForma riprende i suoi corsi professionali rinnovando l'invito alle aziende "virtuose" che credono nella **formazione quale importante fonte di vantaggio competitivo, e dunque di profitto**.

Sono in programma due sessioni per esplorare le opportunità di business che può offrire la logistica. **Marketing, strategia web, tecniche di vendita e outsourcing** i principali temi affrontati, con in aula importanti testimonianze di aziende produttrici e del mondo after-

market (9 e 16 settembre).

Ad ottobre, invece, si andrà più sul pratico: sabato 3 si parla di **reti d'impresa**. Cosa sono e come costruirle, vantaggi e svantaggi con, anche in questo caso, case history del nostro settore.

Il 20 ottobre si parlerà di **costi di esercizio**. Il programma prevede un approfondimento di come gestirli a livello manageriale e come abbattere in particolare i consumi di una flotta.

**UN PARTNER "GRIFFATO"**

Non si può partecipare al progetto se non si crede fermamente nella formazione e nell'aspetto umano. E in questo **Scania** è maestra. Da anni investe sugli uomini che siano gli autisti, i manager

delle aziende clienti e il proprio personale interno, affinché tutti portino avanti quei valori che contraddistinguono il Grifone sulle strade di tutto il mondo.

Per questo motivo il Costruttore svedese, attraverso la sua filiale italiana, ha deciso di proseguire nel supportare TForma, facendone diventare un proprio cavallo di battaglia, proponendolo addirittura come servizio di valore aggiunto nella propria offerta.

Scania, nel progetto, sarà anche un valido e importante testimonial di cosa significa formazione, avendo essa addirittura costruito una "Casa" virtuale per sintetizzare i valori che guidano la propria attività, dove al centro, naturalmente, c'è sempre il Cliente.

## Germania, novità per i veicoli pesanti

### Nuovi pedaggi e maggiori veicoli coinvolti

**E**cco tutte le novità per chi viaggia a bordo di veicoli industriali in Germania.

**Dal 1° luglio i pedaggi elettronici per i veicoli industriali sono applicati su 1100 km di strade federali sino ad allora gratuite**, che si sommano agli oltre 1100 km di rete viaria (autostrade e grandi strade federali) già soggetti a pagamento.

Non aumenta solo il numero di strade a pedaggio. Tra pochi mesi, ad aumentare sarà anche il numero di veicoli obbligati a pagare per transitare sulla rete stradale e autostradale tedesca.

Infatti, ad oggi i pedaggi si applicano soltanto agli autocarri di massa complessiva pari o superiore a 12 tonnellate.

**Ma dal 1° ottobre 2015 il sistema telematico dei pedaggi sarà esteso agli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate.**

Sempre dal prossimo 1° ottobre, entrerà in vigore un **nuovo criterio di determinazione dei pedaggi per i mezzi pesanti**, che terrà in considerazione il numero degli assi e la classe Euro, direttamente responsabili della loro "capacità di inquinamento".

In sostanza, i veicoli industriali a 2 o 3 assi e con classe Euro più elevata (tendente ad Euro 6) pagheranno pedaggi inferiori rispetto ad oggi, mentre i mezzi con più assi e classe Euro più bassa, dunque più inquinanti, saranno soggetti a pedaggi maggiori.



## Francia, addio cellulare ed auricolare alla guida dal 1° luglio



Grandi novità per chi si mette alla guida di un veicolo in Francia.

**Dal 1° luglio è vietato parlare al telefono, anche con l'auricolare, mentre si conduce un mezzo.** Per i trasgressori sono previste multe fino a

135 euro.

A stabilirlo sono le nuove norme del Codice della Strada d'Oltralpe, volte ad aumentare la sicurezza stradale.

Giro di vite anche per i **neopatentati** che guidano sotto

l'effetto dell'alcol: **il limite consentito si abbassa da 0,5 a 0,2 grammi/litro.**

Ricordiamo che dall'estate 2012 è anche obbligatorio tenere a bordo un etilometro se si circola in territorio francese.



Riparti col sorriso :)

## ASSOTRASPORTI E VETROCAR: UNA CONVENZIONE VINCENTE!



La convenzione tra Assotrasporti e Vetropcar garantisce agli associati prezzi competitivi per prestazioni e servizi rapidi e di qualità.

Il mondo del trasporto vive un momento di crisi: oggi più che mai è importante prendersi cura dei veicoli in modo efficiente. Non è possibile prevedere la rottura accidentale dei cristalli e quindi è difficile organizzarne la sostituzione.

VetroCar offre il servizio **Officina Mobile**: tecnici specializzati raggiungeranno tempestivamente il veicolo, dovunque si trovi, a bordo di un'officina mobile perfettamente attrezzata per eseguire l'intervento richiesto.

VetroCar è presente su tutto il territorio italiano con più di 60 filiali, tutte dotate di officina mobile.

Sempre all'avanguardia, VetroCar utilizza in esclusiva per il ciclo di incollaggio il sigillante Betaseal Enhance Pro di **DOW, leader mondiale dell'incollaggio**, che garantisce **prestazioni eccezionali riducendo i tempi di attesa grazie all'asciugatura rapida**.

VetroCar è convenzionata con i più importanti gruppi assicurativi, gli assicurati potranno quindi usufruire della cessione del credito mentre a chi non ha una polizza per autotrasporti verrà fornito un listino riservato con prezzi concorrenziali.



## CCNL autotrasporto e logistica

### Chi lo disdice, chi ne vorrebbe uno solo per la filiera

Le associazioni aderenti all'Unatras, tra cui Cna-Fita e Fai, e Anita hanno presentato **disdetta** al contratto collettivo nazionale del lavoro applicabile ai settori logistica, trasporto merci e spedizione.

Si tratta del **CCNL firmato dalle grandi associazioni datoriali e dai sindacati della "triplice"** - Cgil, Cisl e Uil - rinnovato l'ultima volta nell'estate di due anni fa.

La disdetta del contratto è giunta proprio quando erano in corso le assemblee preparatorie dei lavoratori per il nuovo rinnovo, previsto il prossimo 31 dicembre.

Dunque, le associazioni aderenti all'Unatras e Anita non firmeranno più il testo dell'attuale CCNL, perché secondo loro non più rispondente alle esigenze delle imprese che rappresentano.

È evidente che il fronte delle associazioni datoriali sia spaccato, riunendo al suo interno interessi contrastanti.

Ma la domanda che sorge spontanea è: cos'è cambiato dall'ultimo rinnovo, nel 2013, ad oggi per la categoria? Assolutamente nulla.

E poi, non era proprio questo il contratto unitario che, a fine 2013, le associazioni degli autotrasportatori dovevano necessariamente aver firmato per poter sperare di entrare nel "nuovo" Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori?

**Sorge il dubbio che le associazioni che oggi disdettano il contratto, lo rinnovarono nel 2013 solo per assicurarsi la poltrona in seno al Comitato centrale**, in previsione del rinnovo che si sarebbe svolto alcuni mesi dopo.

E in effetti, le associazioni che hanno scritto e firmato un nuovo contratto, pur rispettando ampiamente gli altri requisiti richiesti dal Ministero dei trasporti per accreditarsi al Comitato centrale, sono state escluse.

È il caso di Assotrasporti, che partecipò alla delegazione di Fiap-M nel rinnovo del CCNL del 2005, ma che, non condividendone lo sviluppo, decise di non firmare i successivi rinnovi, preferendo lavorare autonomamente alla stesura di un proprio contratto di lavoro, firmato con Ugl e depositato nel gennaio 2014.

Un contratto completamente nuovo, con aspetti di grande innovazione rispetto a quello in vigore delle associazioni tradizionali, con un testo più snello, chiaro e privo di ostici rimandi ad accordi ormai obsoleti.

Un contratto che, nel rispetto delle norme di legge e dei diritti di tutte le parti, intende ridurre i costi del lavoro, in vista del rilancio delle aziende di trasporto merci su strada.

Mentre le associazioni tradizionali disdettano il loro contratto,

Vorreste sapere di più del nuovo contratto di lavoro Assotrasporti - Ugl?

Avete problematiche da sollevare o proposte di integrazione da avanzare? Vorreste segnalare migliorie?

Contattate la segreteria di Assotrasporti:  
email [info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu)  
tel 348 8827231

**Assotrasporti fa sapere di essere al lavoro per aggiornare il proprio CCNL e renderlo ancora più facilmente fruibile** dalle aziende del settore, fra le quali sta già riscuotendo un grande successo.

La situazione che si è venuta a creare potrebbe diventare occasione per accorpate i CCNL esistenti in un unico contratto per l'autotrasporto merci, la logistica e le spedizioni.

"Sempre che le altre associazioni siano disposte a fare un passo indietro per il bene della categoria..." puntualizza il Presidente Assotrasporti Secondo Sandiano.

"D'altra parte - prosegue Sandiano - così come noi anni fa non firmammo più il CCNL perché non era stato mantenuto l'impegno originario di azzerrare gli accordi sindacali e semplificare i punti più critici e confusi, a cominciare dall'inquadramento per livelli dei dipendenti delle aziende di autotrasporto, così oggi (meglio tardi che mai!) anche le altre associazioni fanno dietrofront sul contratto".

Da qui, la **proposta che Assotrasporti rivolge alle grandi associazioni di categoria: firmare un contratto unico di filiera, semplice e funzionale**, quello che proprio Assotrasporti scrisse e firmò con Ugl nel gennaio dell'anno scorso.



## Sistri, luce in fondo al tunnel?

### La Camera chiede al Governo di ridurre il contributo

**A**rrivano barlumi di speranza in tema Sistri, direttamente dalla Camera dei deputati.

Lo scorso 17 giugno la Commissione Ambiente alla Camera ha approvato la risoluzione n. 7/00673, presentata dall'On. Piergiorgio Carrescia, sul funzionamento del sistema informatico di tracciabilità dei rifiuti.

Con questa risoluzione, **la Camera impegna il Governo ad attuare misure concrete per ridurre il contributo annuale al Sistri** (che oggi va pagato per coprire gli oneri sia di costituzione sia di funzionamento del sistema), limitandone la copertura solo agli oneri di funzionamento.

Nello specifico, il Governo dovrà adottare "tutti gli atti necessari a ridurre adeguatamente il contributo annuale di iscrizione al Sistri **dal 1° gennaio 2016 e fino alla piena operatività** - previo collaudo con esito positivo - del

nuovo sistema di tracciabilità dei rifiuti realizzato dal concessionario che risulterà vincitore della gara".

A proposito di **gara**, la Consip SpA ne ha indetta una a procedura ristretta, per conto del Ministero dell'Ambiente, **per la nuova gestione del Sistri**. Verrà

così selezionato il soggetto che subentrerà alla Selex, probabilmente entro la fine dell'anno.

Si stima che la concessione del sistema telematico valga all'incirca 260 milioni di euro, per i cinque anni di durata del contratto (più ulteriori 24 mesi opzio-

#### IL MINISTRO GALLETTI AL TN

Sarà vera **la promessa che il Ministro dell'ambiente Gian Luca Galletti aveva fatto alla nostra redazione** in occasione del convegno TN sul trasporto rifiuti al Transpotec?

Ci assicuro: "È quanto mai fondamentale dotarsi di un sistema di monitoraggio moderno, efficiente e meno burocratico di quanto lo sia oggi. È questo il mio impegno da Ministro dell'ambiente".

Speriamo davvero che l'impegno del Ministro trovi la necessaria concretezza.



### RIPARAZIONI DI QUALITÀ E TEMPESTIVITÀ

- 🌈 Verniciatura con garanzia a vita
- 🌈 Raddrizzatura garantita di mezzi incidentati
- 🌈 Sostituzione e riparazione cristalli
- 🌈 Leva bolli per ripristino auto grandinate e per raddrizzature senza verniciatura
- 🌈 Misurazione scocche e telai
- 🌈 Riparazione caravan, camper e mezzi speciali
- 🌈 Lavorazioni in vetroresina
- 🌈 Riparazioni di lieve importanza in giornata

Convenzioni con le maggiori **COMPAGNIE ASSICURATIVE**  
e condizioni riservate ai soci **ASSOTRASPORTI**

Sede Via E. Negri Di Sanfront, 14 - 12100 Madonna dell'Olmo, Cuneo **Orari** Lun - Ven: 8-12, 14-19 e Sab: 8-12  
**Web** [www.lagrandacuneo.it](http://www.lagrandacuneo.it) **Tel e fax** 0171.412263 **Email** [carrozzeria@fincragroup.com](mailto:carrozzeria@fincragroup.com)

nali) che verrà stipulato con l'aggiudicatario. Quest'ultimo dovrà prendere in carico il sistema attuale, sviluppare e amministrare il nuovo sistema informatico. O almeno si spera che sia davvero "nuovo", al passo coi tempi.

Infatti, ora come ora, il Sistri resta un sistema virtuale e non funzionante, ma con costi molto elevati a carico delle aziende, soprattutto di quelle medio-piccole. Un sistema vivo solo sulla carta, un "morto che cammina", per cita-

re Assotrasporti, fra le associazioni di categoria che più si sono mosse contro i malfunzionamenti del sistema "zombie", chiedendone la **sospensione per il tempo tecnico necessario a renderlo efficace**.

## Salario minimo e pedaggi per soli stranieri L'UE bacchetta la Germania

**N**el giro di un mese la Germania subisce due "batoste" dall'Unione europea.

La Commissione UE ha aperto **due procedure d'infrazione contro il governo tedesco**, per violazione della normativa comunitaria: una contro l'applicazione del salario minimo nell'autotrasporto, l'altra contro l'introduzione di pedaggi autostradali per soli stranieri.

Pur sostenendo pienamente l'introduzione di un **salario minimo in Germania** nel settore dei trasporti, **valido anche per i trasportatori stranieri**, la Commissione ritiene che l'applicazione della legge tedesca (che fissa il salario minimo a 8,50 euro all'ora, allo scopo di combattere il dumping sociale) ad oggi **limita la libera prestazione dei servizi e la libera circolazione delle merci in Europa**.

Ricordiamo che in Italia era stata Assotrasporti, lo scorso aprile, a chiedere alla Commissione europea di intervenire nei confronti di questa legge discriminante per il trasportatore italiano.

In più, a inizio giugno sono entrate in

### ANCHE LA FRANCIA DICE SÌ AL SALARIO MINIMO

Dopo la Germania, l'Europa bacchetterà anche la Francia?

L'Assemblea nazionale francese ha approvato a inizio luglio la legge Macron, che contiene nuove norme volte a **combattere dumping sociale e concorrenza sleale** nell'autotrasporto.

Tra gli emendamenti governativi discussi e approvati, figura anche quello che stabilisce di applicare:

- le regole del distacco dei lavoratori durante le operazioni di cabotaggio nel trasporto stradale e fluviale;
- il salario minimo in vigore in Francia agli autisti stranieri impegnati in operazioni di cabotaggio durante un trasporto internazionale.

Dunque, **anche gli autisti di aziende non francesi**, quando effettuano trasporto merci in territorio francese, **devono essere pagati dai propri datori almeno 9,61 euro lordi all'ora**, la cifra prevista come salario minimo. Il provvedimento giunge un anno dopo l'approvazione di un'altra legge francese che, sempre con la finalità di contrastare la concorrenza estera sleale, vieta il **riposo settimanale degli autisti a bordo camion**.

Una legge contro cui si è fortemente battuta in Europa **Assotrasporti**, prima associazione in Italia a prendere posizione: Assotrasporti appoggia la lotta contro la concorrenza sleale, sostenendo però che **l'azione di contrasto dev'essere uniforme in tutta Europa, anziché discriminare i trasportatori in base alla nazionalità**.



## Localizza i tuoi mezzi ovunque siano.

**Controlla e Risparmia Con Wi-Tek Group.**

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

a partire da **0,49€**



Richiedi una prova gratuita per 30 Giorni senza impegno.

 0172-1918222    
 [www.wi-tek.it](http://www.wi-tek.it)    
 [info@wi-tek.it](mailto:info@wi-tek.it)

Autorevole Partner **assotek** per le soluzioni di gestione    
Wi-Tek via tecnologia Con-Geo

**Wi-Tek**  
[www.wi-tek.it](http://www.wi-tek.it)

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

vigore due leggi tedesche: la prima introduce un **pedaggio autostradale per le automobili e i veicoli fino a 12 ton** (gli autocarri oltre 12 ton già pagano per circolare in autostrada), la seconda prevede che i veicoli immatricolati in Germania godano della deduzione del nuovo pedaggio dalla tassa di circolazione annuale. Il che costituisce di fatto un esonero

del pedaggio per i veicoli tedeschi: **a dover pagare sono soltanto gli stranieri.**

Da qui le preoccupazioni della Commissione europea, che già ipotizzavamo sullo scorso numero del TN. I nuovi provvedimenti tedeschi operano, infatti, una discriminazione basata sulla nazionalità che viola il diritto dell'Unione europea.

Per queste ragioni, la Commissione UE

ha inviato alla Germania due lettere di costituzione in mora, primo passo del procedimento d'infrazione.

Dalla ricezione delle lettere, le autorità tedesche hanno due mesi di tempo per rispondere agli argomenti avanzati in sede comunitaria. In caso di risposta insoddisfacente, la Germania dovrà conformarsi alla normativa UE.

## Albo, nuova modulistica per le pratiche Per facilitare il passaggio alle Motorizzazioni

Dopo le disposizioni operative fornite lo scorso maggio, il Ministero dei trasporti ne ha rese note di nuove, per garantire l'**operatività degli uffici della Motorizzazione civile** (UMC), cui gli autotrasportatori devono rivolgersi per le questioni amministrative legate all'esercizio della



professione e all'iscrizione all'Albo.

In particolare, sono stati pubblicati **nuovi moduli da presentare agli UMC**, che si aggiungono a quelli già diffusi a maggio, utili in caso di:

- cancellazione o sospensione dal REN;
- variazione del gestore dei trasporti e dell'idoneità professionale;
- variazione dei dati dell'impresa iscritta al REN e della struttura societaria;
- variazione e rinnovo annuale dell'idoneità finanziaria delle imprese iscritte al REN;
- variazione dell'onorabilità;
- richiesta di revoca della sospensione dal REN;
- variazione dell'onorabilità per imprese iscritte all'Albo, con veicoli fino a 1,5 tonnellate.

Si tratta di moduli dal formato standard, uguale per gli uffici della Motorizzazione in tutta Italia, allo scopo di **semplificare e velocizzare le procedure.**

Per quanto riguarda la dimostrazione annuale del requisito di **idoneità finanziaria**, il Ministero ha introdotto due nuovi moduli che l'impresa di autotrasporto deve presentare:

- attestazione di esistenza polizza professionale, con cui l'impresa dichiara di aver sottoscritto una polizza di responsabilità professionale (solo per i primi due anni di esercizio dell'impresa);
- attestazione di esistenza fidejussione, con cui l'impresa dichiara di essere in possesso di una fidejussione rilasciata da una banca, una compagnia assicurativa o un intermediario finanziario.

In tal modo si evita di dover presentare gli atti originali di attestazione dell'idoneità finanziaria, che devono comunque essere stati effettivamente rilasciati e validi: potrebbero essere richiesti successivamente per accertamenti.

## Sabatini bis, precisazioni sui finanziamenti all'autotrasporto

La "Sabatini bis" dal 2013 agevola con un contributo in conto interessi gli investimenti delle piccole e medie imprese, che acquistano nuovi macchinari, impianti, attrezzature, hardware, software e tecnologie digitali. Come annunciato sul TN 2/2015, dallo scorso febbraio la Sabatini bis è applicabile

anche alle aziende di autotrasporto, inizialmente escluse. Ora il Ministero dello sviluppo economico, con una nuova circolare, ha precisato che **i trasportatori non possono fruire del contributo per acquistare uno o più automezzi in sostituzione di quelli già in loro possesso.**

Infatti, l'acquisto di beni stru-

mentali per l'autotrasporto deve rientrare in uno dei seguenti tipi di investimento:

- realizzazione di un nuovo stabilimento;
- ampliamento di uno stabilimento esistente;
- diversificazione della produzione di uno stabilimento mediante prodotti nuovi aggiuntivi;

- trasformazione radicale del processo produttivo complessivo di uno stabilimento esistente.

Il Ministero ha anche specificato che l'azienda deve avviare l'investimento - ossia l'acquisto dei beni per i quali si chiede l'agevolazione - successivamente alla presentazione della domanda.

## Trasportare merci su rotaia

### Il rischio inquinamento acustico sul Brennero

**P**ubblichiamo di seguito il contributo trasmessoci dall'**On. Herbert Dorfmann**, europarlamentare del Partito popolare europeo. L'On. Dorfmann ci illustra le problematiche dell'inquinamento

acustico in Europa, causato dal **traffico di automezzi e treni merci**, e le azioni già messe in campo per ridurlo. La strada da fare resta lunga, ma un esempio da seguire in questa direzione ce lo offre la vicina **Svizzera**.

L'inquinamento acustico rappresenta una minaccia crescente per la salute e per l'ambiente. Secondo una stima della Commissione europea, il 30% della popolazione dell'Unione europea è vittima di questo fenomeno. Proteggere i cittadini europei da questa minaccia è una nostra responsabilità.

Per molti anni, l'Unione europea ha delegato alle autorità nazionali e locali il compito di affrontare il problema dell'inquinamento acustico. La legislazione disomogenea che ne è derivata ci ha spinto, però, a ricercare una soluzione a livello europeo. Perciò abbiamo introdotto una serie di limiti per le emissioni acustiche provocate da macchine, autocarri e autobus.

Per quanto riguarda il trasporto merci su rotaia, invece, abbiamo messo a disposizione, attraverso il Meccanismo per collegare l'Europa, un totale di 262 milioni di euro per il **risanamento acustico di carri merci vecchi**.

Tuttavia, in materia di trasporto merci su rotaia non esiste ancora un quadro europeo comune che definisca i limiti di rumorosità. Questo ha gravi ripercussioni sul benessere di chi vive vicino a importanti corridoi di transito, come, ad esempio, quelli presenti lungo l'arco alpino. È il caso del **corridoio del Brennero**, dal quale passa una media di 240 treni al giorno, di cui almeno 120 sono treni merci.

**La Svizzera offre un esempio virtuoso** per l'abbattimento dell'inquinamento



acustico causato dai treni. Qui è stata sviluppata una strategia che prevede, a partire dal 2020, l'adozione delle seguenti misure: l'introduzione di valori limite; il divieto al transito dei carri dotati ancora di ceppi in ghisa, responsabili della maggior parte del rumore causato dai treni merci; l'investimento in binari che consentono un abbattimento del rumore; il finanziamento degli investimenti diretti alla riduzione della rumorosità, per un totale di 1,5 miliardi di franchi svizzeri.

**La soluzione svizzera è potenzialmente ottima** per risolvere il problema dell'inquinamento acustico, **ma potrebbe aggravare l'impatto ambientale sugli altri corridoi transalpini**.

In particolare, dato che a partire dal 2020 la Svizzera vieterà il passaggio sul proprio territorio ai vagoni che non sono stati ammodernati, sussiste il rischio concreto che le ferrovie con-

centrino i nuovi vagoni, più silenziosi, lungo la tratta del Reno e decidano di passare per la tratta del Brennero con i vecchi carri, molto più rumorosi.

È necessario agire rapidamente per scongiurare questa situazione. **La tratta del Brennero non può diventare un corridoio dove passano treni che sono da rottamare e che non possono transitare altrove.**

Dobbiamo perciò intervenire a livello locale, introducendo valori limite, come è stato fatto in Svizzera. Perché ciò avvenga, è importante che la legislazione europea non ostacoli gli enti locali dall'intervenire in questa direzione. La soluzione ottimale sarebbe però un'altra e, cioè, l'introduzione di un quadro normativo europeo comune, che combini il divieto di impiegare materiale rotabile altamente rumoroso con degli incentivi simili a quelli offerti dal Meccanismo per Collegare l'Europa.



**ASSOTRASPORTI**  
**RILASCIA**

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



199.302013 • 348.8827231

info@assotrasporti.eu

## Guida sicura, arriva il corso Driverpeople su pista Perché non si finisce mai di imparare!

Come state seduti alla guida? Come usate i comandi fondamentali? Conoscete le tecniche di sterzata e frenata di emergenza? Ecco un corso di guida sicura per imparare a ridurre al minimo i rischi al volante.

Il corso, organizzato dai formatori Driverpeople in collaborazione con Assotrasporti, è in programma lunedì **21 settembre 2015** a **Ronco Scrivia** (GE) sulla Pista PG Ronco.

La giornata formativa prevede una parte teorica e una pratica, con esercizi di consolidamento delle tecniche come slalom, skid-car, frenata di emergenza, ecc.

Istruttori qualificati accompagneranno i partecipanti in un percorso formativo, in cui illustreranno i rischi che si corrono in auto e offriranno soluzioni per ridurli e vivere più serenamente e con maggiore consapevolezza la guida di un veicolo.

La giusta formula per guidare sicuri? **Buona postura, corretta gestione dei comandi e tecnica visiva.**

Solo una corretta impostazione di base alla guida consente di migliorare la percezione dell'auto ed avere gli strumenti giusti per reagire alle situazioni critiche. Dunque, i formatori instruiranno i partecipanti su corretta posizione di guida, corretto uso dei comandi fondamentali (volante e pedaliera), mani sul volante e tecnica di sterzata, tecnica visiva, tecnica di frenata di emergenza e frenata di emergenza con evitamento di ostacoli.

“**Driverpeople guida sicura**” è una nuova ed innovativa realtà per il comparto dei trasporti e della circolazione a 360°.

Si rivolge non solo a chi usa un veicolo per lo svolgimento della propria attività lavorativa, ma più in generale a tutti i patentati.

Propone **moduli formativi altamente professionalizzanti, teorici e pratici**, volti a perfezionare uno stile di guida corretto e sicuro.

I corsi Driverpeople si distinguono per **qualità ed efficacia**. I formatori di guida sicura Driverpeople sono professionisti altamente specializzati, con pluriennale esperienza.

Il progetto Driverpeople nasce in previsione della norma ISO 39001, lo standard di gestione per la riduzione del rischio stradale.



Vorreste maggiori informazioni sul corso di guida sicura del 21 settembre e sui prossimi eventi Driverpeople?

Contattate Assotrasporti: email [info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu) - tel **348 8827231**.

E ricordate... avere istruttori qualificati, che vi diranno come non rischiare la vita, **non è una spesa ma un investimento!**



# VELAUTO

GRUPPO  
**VELCAR**

## AUTO E VEICOLI COMMERCIALI

MULTIMARCHE NUOVO - USATO - KM 0

GENOVA BOLZANETO, VIA COLANO - Tel 010-4554301 - [www.velauto.it](http://www.velauto.it)  
(dalla rotonda del casello autostradale di Ge Bolzaneto)



## truckEmotion & vanEmotion 2015

### Autodromo di Monza, 25-27 settembre

Torna anche quest'anno TruckEmotion & VanEmotion, la manifestazione nazionale dedicata al mondo dell'autotrasporto, diventata punto di riferimento per gli addetti ai lavori e gli appassionati di motori.

La quarta edizione andrà in scena da venerdì 25 a domenica 27 settembre 2015 all'Autodromo di Monza, forte del successo dello scorso anno: 1.828 prove su truck, 663 prove su van, 206 prove off road, 11.450 km percorsi, quasi 13.000 visitatori e un programma ricco di convegni.

Protagonisti, naturalmente, saranno i **veicoli da trasporto e da lavoro** e i **servizi e prodotti dedicati ai truck** e agli operatori di settore. Non mancheranno, poi, **prove di veicoli su pista, seminari, tavole rotonde e incontri** fra i maggiori attori del mercato.

Valore, emozione, business sono i concetti distintivi dell'iniziativa, che si rivolge ai costruttori di veicoli commerciali e industriali, alle aziende di trasporto, alle flotte ed agli autisti, alle reti di vendita e assistenza, ai fornitori di servizi e operatori, alle associazioni di categoria, ai camionisti, alle loro famiglie e a tutti gli appassionati del mondo truck.

Ma non finisce qui. TruckEmotion quest'anno ospita **un'importante novità, Food'n'Motion**, la prima edizione dell'evento dedicato alla filiera del tra-

sporto, della distribuzione, dei servizi e della logistica degli alimenti.

Food'n'Motion si propone quale grande momento di **incontro fra autotrasporto e agroalimentare**, per affrontare insieme le problematiche del trasporto alimenti, perché la qualità e la sicurezza del cibo dipendono anche da un'adeguata gestione del trasporto di materie prime, semilavorati e prodotti finiti.

Tanti i convegni e i workshop tematici in programma per Food'n'Motion, accompagnati da momenti di show e divertimento. L'autodromo vivrà i colori e i sapori del cibo, grazie all'esposizione dei veicoli dedicati al trasporto alimenti, suddivisi per aree tematiche, e ai prodotti enogastronomici italiani da degustare, per offrire ai visitatori la possibilità di un percorso conoscitivo sul trasporto del cibo.

Noi di **TN Trasportonotizie** saremo a Monza.

In più, ci sarà **Assotrasporti**, tra i partner dell'evento, con i formatori **Driverpeople** di guida sicura.

Non mancate...  
vi aspettiamo al **BOX 19/20!**

## Evento raduno a Brescia, 19-20 settembre

L'evento raduno **European Truck Festival** torna il 19 e 20 settembre 2015 per la sua seconda edizione.

L'unico raduno italiano di tuning dedicato per intero agli appassionati della customizzazione dei camion andrà in scena all'**Autoparco Brescia Est**, l'area di servizio più grande d'Europa, accanto all'uscita del casello autostradale Brescia Est.

In programma, esposizione di mezzi decorati, spettacoli dei camion su due ruote, show room e momenti di incontro e approfondimento.

Tra i presenti **Assotrasporti**, che oltre a partecipare ad uno dei convegni, assisterà i visitatori con momenti di consulenza e formazione in tema di sicurezza alla guida, in collaborazione con **Driverpeople**.

Così, i visitatori potranno cimentarsi con un **simulatore di guida** e acquisire utili suggerimenti per guidare in maniera corretta e consapevole.

Un'esperienza utile, oltre che divertente, già testata con successo in occasione del Weekend del camionista 2015 di **Misano**, nel maggio scorso.

PROMOTORE  
**ACITONOX**  
TRISTAR  
Autoparco  
Brescia Est

MAIN SPONSOR: **DATA COL**

**EUROPEAN TRUCK FESTIVAL**  
EROI SU STRADA

**100% TRUCK TUNING SHOW**

INGRESSO GRATUITO

**19 | 20 SETTEMBRE 2015**  
AUTOPARCO BRESCIA EST

**EUROPEANTRUCKFESTIVAL.COM**

ORGANIZZAZIONE  
FESTIVAL  
EUROPEAN TRUCK FESTIVAL

## Move.App Expo 2015 a Milano, 10-15 ottobre

### Tecnologie e politiche per innovare la mobilità

Torna ad ottobre Move.App Expo, l'evento annuale dedicato all'**innovazione tecnologica nei trasporti** e alle **politiche per la mobilità**.

L'appuntamento è a Milano, al Museo nazionale della scienza e della tecnologia Leonardo Da Vinci, dal 10 al 15 ottobre.

Anche quest'anno la manifestazione si pone l'obiettivo di rappresentare il "sistema Italia", focalizzando l'attenzione su tre filoni:

- la funzione strategica di trasporti (di lunga e di breve percorrenza), infrastrutture e logistica, come strumento per lo sviluppo degli scambi e dell'economia;
- la necessità per tutti gli attori di agire in modo sinergico, facendo sistema e rafforzando il più possibile le relazioni internazionali;
- il ruolo centrale della Green Economy come nuovo motore di rilancio dell'economia e base per le politiche economiche europee e mondiali.

Ad inaugurare la manifestazione sarà il **Weekend della Mobilità**, il 10 e 11 ottobre: l'esposizione Move.App Expo con stand e veicoli sarà aperta al pubblico lungo un percorso logico-formativo per sensibilizzare i cittadini.

Lunedì 12 ottobre sarà la volta della **cerimonia di apertura** di Move.App Expo, trasmessa in diretta TV su digitale ter-

restre e Sky. Nel corso della cerimonia - cui parteciperà anche il Viceministro ai trasporti Riccardo Nencini - esponenti di spicco del mondo politico, industriale e finanziario metteranno a confronto innovazioni, tecnologie ed esperienze su trasporti, mobilità e sicurezza urbana in Italia e in Europa.

Seguiranno le **giornate di convegni e tavole rotonde** su tematiche specifiche e non mancheranno le **visite tecniche** a impianti, cantieri, stabilimenti e materiale rotabile.

Move.App Expo, giunto alla terza edizione, è sviluppato ed organizzato da CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) e Columbia Group, e conta fra i media partner TN Trasportnotizie.

L'evento ha ricevuto, tra gli altri, il Patrocinio della Commissione europea, del Ministero dell'ambiente, del Ministero dei trasporti e di Assotrasporti.



## Come ottimizzare la catena dei trasporti?

A Move.App Expo 2015, **Assotrasporti** organizza, in collaborazione con il **CIRT** (Centro ricerca trasporti) dell'Università degli studi di Genova, la terza edizione della tavola rotonda dedicata ad intermodalità e logistica, dopo quelle del 2013 e del 2014 (foto a destra).

Tema di quest'anno sarà *"Ottimizzare la catena dei trasporti in Italia. Soluzioni vantaggiose e prospettive di sviluppo nel mercato europeo"*.

La tavola rotonda affronterà le problematiche connesse alla **pianificazione intermodale degli itinerari**, dalla raccolta alla consegna delle merci.

Illustri relatori valuteranno l'efficacia degli strumenti esistenti per gestire i percorsi e i volumi trasportati e **razionalizzare il traffico merci dell'ultimo miglio**.

Si discuterà l'opportunità di dare maggiore impulso, con incentivi ad hoc e politiche mirate, alle soluzioni più innovative sul mercato, volte ad ottimizzare in efficienza e sostenibilità il traffico merci: le **reti di imprese**, che aggregano in maniera sinergica piccoli e medi trasportatori, e il **retrofit elettrico**.



## Clinica dell'Auto

# Un progetto di ingegneria che ti regala la revisione

a cura di Giuliano Latuga, Direttore responsabile IM-ISOMotori

**C**i siamo mai soffermati a riflettere su **quanto ci costa la nostra auto in un anno?**

In media **tra i 2000 euro, per chi non supera i 10.000 chilometri annui, ed i 5500 euro, per chi arriva intorno ai 30.000 km**, considerando la manutenzione ordinaria, quella straordinaria ed il costo del carburante.

Spesso, una volta passato il momento di iniziale euforia per l'auto nuova, svanito il caratteristico "profumo di nuovo" dell'abitacolo, superato il flusso di emozioni di pelle e di cuore, la nostra auto torna ad essere ciò che veramente è, uno strumento indispensabile per la nostra mobilità, il lavoro e il tempo libero, spesso un "prolungamento" della nostra abitudine, un quasi-rifugio.

Dimentichiamo però che **la nostra auto necessita di controlli periodici**, interventi manutentivi, di routine. In più ci sono **scadenze da rispettare**, quali il rinnovo del bollo, la revisione periodica, i tagliandi, il cambio gomme, ecc. Scadenze che a tanti di noi, presi nel vortice della routine quotidiana, sfuggono, per semplice dimenticanza, per noncuranza.

I dati parlano chiaro: **la vita media di un'auto è di 350.000 km, ovvero 15 anni in condizioni di manutenzione adeguate**. Vale la pena prendersi cura del proprio veicolo, ed il progetto della "Clinica dell'Auto" lo farà al 200%.

**RISPARMIARE SULLA MANUTENZIONE DELL'AUTO  
ORA È POSSIBILE. NON SOLO,  
AVREMO ANCHE LA MASSIMA VALORIZZAZIONE  
AL MOMENTO DELLA VENDITA. VI PARE POCO?**

Trascorsi i due anni canonici dall'acquisto, durante i quali, vigendo la garanzia, la casa costruttrice o chi per lei ci ha messi al riparo dalle nostre dimenticanze, programmando tagliandi e controlli, ecco che ci ritroviamo allo scoperto a gestire quello che a questo punto può apparire ai nostri occhi come "il problema auto".

Bene, ora sarà possibile dimenticarlo: **alla nostra auto penserà la Clinica dell'Auto**, un piano sanitario completo per la nostra auto.

Si tratta di **un servizio innovativo che si attiva allo scadere dei 24 mesi di copertura di garanzia fornita dalla casa costruttrice** al momento dell'acquisto dell'auto, pensato per tutelare il proprietario anche in vista di una possibile cessione del veicolo tramite certificazione di stato d'uso **Certauro** in grado di assicurarne la massima valorizzazione.

Il servizio è **un vero e proprio progetto di ingegneria che prevede la presa in carico dell'automobile con le stesse modalità con cui una clinica si prende cura di**

**un paziente.**

Anzitutto sarà necessaria l'iscrizione al "servizio sanitario" tramite una tessera sanitaria personalizzata (o cartella clinica) che raccoglierà tutti i dati del veicolo, rilasciata al momento della prima visita effettuata dal "Doctor Auto".

Il **Doctor Auto** è una figura professionale specializzata e selezionata tramite esame di idoneità effettuato da un ente di certificazione terzo (**Tecnostrada.it**).

Le valutazioni effettuate per uno degli almeno 52 controlli del veicolo saranno su cinque livelli; verranno segnalate anche le situazioni più a rischio e da monitorare.

Il programma prevede sia **un promemoria delle principali scadenze** sia **un piano di assistenza programmata che include tagliandi, cambi gomme, manutenzioni, revisione, assistenza soccorso stradale e gestione chiavi in mano dei servizi** (ritiro auto).

**Le imprese titolari di partita Iva avranno il vantaggio di poter detrarre e dedurre tutti i costi di gestione** dallo sca-

## 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**

dere della garanzia dell'auto fino alla vendita del bene, compreso il carburante.

I controlli necessari per un check-up completo sono gli stessi che vengono effettuati in fase di revisione del veicolo, in numero da 52 a 98, sia visivi che strumentali (operazioni di pre-revisione).

Sempre riguardo alle imprese non dobbiamo dimenticare che, in base alle norme per la sicurezza del lavoro, l'auto aziendale è considerata un'estensione del luogo di lavoro, pertanto è soggetta ai controlli di cui alla norma UNI EN ISO 39001. Anche la revisione periodica (art. 89 CdS, comma 1) viene effettuata al fine di verificare le condizioni di sicurezza dei veicoli per la circolazione con strumenti diagnostici specifici.

I nuclei familiari avranno una tessera "Formula Famiglia", mentre coloro che sono in possesso di Partita Iva potranno attivare la tessera "Formula Business". Entrambe le formule prevedono il rilascio di una tessera (sanitaria) al momento dell'iscrizione all'Associazione **A.Mo-Test- Associazione Motor Test**, associazione pro consumatori per la tutela dei diritti dei proprietari d'auto e moto nei confronti del sistema dell'autoriparazione.

**Per la "Formula Famiglia" il costo di iscrizione sarà di 20 euro annui.** Ad ogni componente del nucleo familiare (fino a 6 veicoli) sarà rilasciata la tessera che dà diritto ad **un check-up gratuito** ed al programma di manutenzione personalizzato, ad **uno sconto del 10% su ogni servizio**, inclusa la manodopera, effettuato da professionisti certificati (mec-

canici, elettrauto, carrozzieri, gommisti, concessionari, officine autorizzate, centri autofficina), **revisione gratuita** (se viene effettuato consumo di carburante per un minimo di 8.000 km/anno pari a 600 litri), rilascio della certificazione di stato d'uso Certauto per **la migliore valorizzazione commerciale del bene sul mercato**, ed un abbonamento gratuito alla rivista sulla sicurezza stradale IM-ISOMotori.

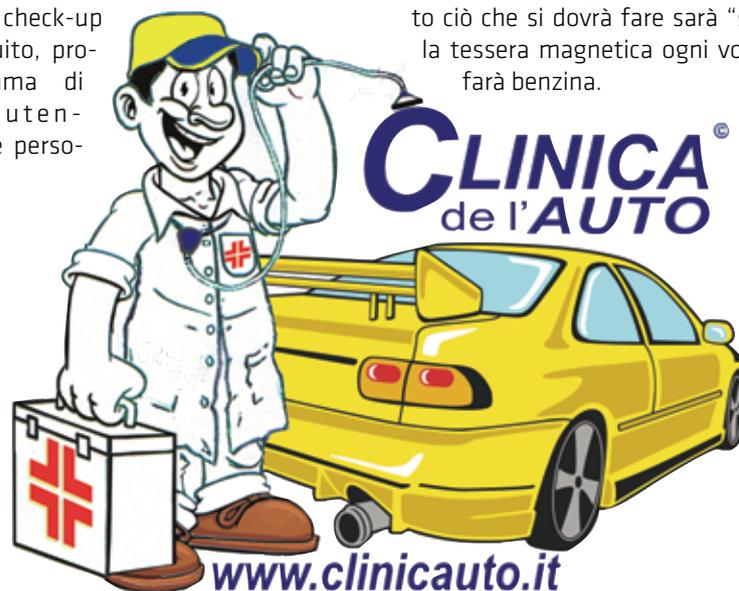
**Per la "Formula Business" il costo di iscrizione sarà di 40 euro annui** (fino a 6 veicoli), con attivazione di "business card", comprensiva di check-up gratuito, programma di manutenzione perso-

nalizzato, deducibilità totale di tutte le spese sostenute per il veicolo aziendale, promozione dell'impresa tramite metodologie WeSL, abbonamento ad una rivista mensile, possibilità di fidelizzare i clienti tramite gadgets dedicati.

In entrambi i casi **la card per ottenere il recupero del costo carburante è una carta ricaricabile abbinata all'autoveicolo.**

Si potranno "dimenticare" scadenze improrogabili quali bollo, patente, revisione, cambio gomme ecc.

Ce le ricorderà la Clinica dell'Auto, via email o sms: un gran bel vantaggio! Tutto ciò che si dovrà fare sarà "strisciare" la tessera magnetica ogni volta che si farà benzina.



Per maggiori info [Businesscar.it](http://Businesscar.it) - Gli specialisti Automotive

Via E. Mattei 48/E, 40138 Bologna

Tel: 051 6014990 - Fax: 051 6013599 - Email: [info@businesscar.it](mailto:info@businesscar.it)

**Subblycar**

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

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

## Mezzi storici, una passione che viene da lontano

### Tre generazioni di autotrasporto in Trentino

**G**iorgio Ghezzi, autotrasportatore trentino, ci parla della sua passione per i camion d'epoca. Una passione che viene da lontano.

"Mio nonno Giuseppe nacque nel 1907 e acquisì la patente di guida nel 1928 alla guida di una Ansaldo.

Nel 1929 era alla guida di un **Fiat 18 BLR, il più famoso camion della prima guerra mondiale**, costruito a partire dal 1914 con motore a benzina, trasmissione a catena e gomme piene: gli pneumatici non erano ancora stati inventati!

Iniziò così i suoi primi trasporti di mele e legname dalla Val di Non per il nord Italia.

Nel 1934 si sposò e tre anni dopo nacque mio papà Livio, destinato poi a succedergli nell'attività di famiglia.

Nel 1939 il nonno acquistò un **autocarro Bianchi tipo Mediolanum**, dotato di uno dei primi motori a ciclo Diesel, costruito su licenza Mercedes-Benz.

Con tutta la famiglia si trasferì così a Malles, in cima alla Val Venosta dove ottenne una commessa di trasporti per la costruzione della diga al lago di Resia. Tuttavia, le vicende della seconda guerra mondiale interrompono la sua avventura imprenditoriale: l'autocarro fu requisito per esigenze militari ed affidato al Regio Esercito.

Rimasto senza veicolo trovò un impiego come autista presso una segheria di

Mezzolombardo, suo paese natio, che forniva il legname alla fabbrica Lancia di Bolzano dove venivano costruiti gli autocarri di quella marca. Questo impiego lo salvò fortunatamente dalla guerra.

Nel 1947 riprese l'attività in proprio, acquistando un **Lancia 3 Ro, il camion forse più famoso del dopoguerra**. Lo sostituì poi nel 1950 con un altro Lancia, stavolta **Esatau 864, considerato il più bel "musone" della storia**.

Nel 1955 mio papà Livio, compiuti i 18 anni, conseguì la patente e rilevò dal nonno l'attività di autotrasporti. Nel 1957 sostituì l'Esatau musone con il più moderno **Esatau "B"** a cabina avanzata.

Nel 1960 passò al marchio **Fiat** con il primo **682N2**, al quale, nel corso degli anni seguirono i vari 690N1, N3 ed N4, 691 N e 619N. Nel 1975 acquistò il primo camion di marca straniera: un **Mercedes-Benz 1932**.

Nel 1977 è la volta del marchio Volvo con un F89. **Il Volvo F89 è una pietra miliare nella storia del camion**. È il primo camion a montare un sistema frenante a tre vie con rotocamera.

È il primo autocarro pesante a montare la cabina ribaltabile. È dotato di balestre paraboliche e barre stabilizzatrici di serie, bloccaggio del differenziale elettropneumatico, cambio a 16 marce sincronizzate.

Il motore è il potente TD120 (turbo die-

sel 12000 cmc) da 330 cavalli.

La Volvo fu la prima marca a costruire motori turbo a partire dal 1954.

L'F89 era stato presentato nel 1970, ed in Italia venne commercializzato a partire dal 1977, solo per un anno. Alla fine dello stesso anno veniva infatti presentato il suo successore: l'F12. **Visto il breve periodo di vendita, gli F89 venduti in Italia furono pochi**. Va da sé che **quelli rimasti sono rarissimi** e quando mi si è presentata l'occasione per accaparrarmene uno, non me la sono lasciata sfuggire.

Oltretutto **il mio F89 è stato modificato** da uno dei precedenti proprietari che ho avuto occasione di conoscere ad un raduno dell'A.I.T.E. (Associazione Italiana Trasporti d'Epoca). In particolare gli è stata sostituita la **calandra**, con una in acciaio cromato del modello F88.

I due **fanali** circolari sono stati sostituiti con quattro proiettori rettangolari che lo fanno assomigliare ad un modello famoso della Mack americana.

Ad una prima occhiata viene scambiato per il suo fratello minore, e cioè l'F88, ma basta dare un'occhiata nella parte posteriore della cabina e lì si può notare la posizione del **motore "coricato"** sulla parte destra di 12°, caratteristica del modello F89: la Volvo infatti, per poter "piazzare" il motore da 12.000 cmc sotto alla cabina del F88 (che montava invece il più piccolo 9.600 cmc) dovette ricorrere a questa soluzione.

Non serve dire altro per spiegare da dove mi sia venuta la passione per i camion. Con i miei fratelli Ennio e Giuseppe **siamo alla terza generazione di autotrasportatori**. Nel parco macchine dell'azienda di famiglia si sono succeduti anche altri marchi storici come **Scania** e **Renault**, e dopo 38 anni siamo tornati al marchio che ha ereditato la tradizione Fiat, l'**Iveco**, con il primo Stralis Euro 6.

**La mia raccolta di mezzi d'epoca è formata da altri sette pezzi**: un Lancia 6 RoM del 1948, un Fiat 645N del 1960, un Lancia Esadelta del 1962, un Fiat 682N2 del 1962, un OM Tigrotto del 1969, uno Scania 86 del 1979 ed infine uno Scania 112 Intercooler del 1987".



# LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

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

## IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE AL TITOLARE DI UN'AZIENDA MILANESE CHE OFFRE PRODOTTI CONTRO FURTI E DANNEGGIAMENTI DEI VEICOLI: "IL PROBLEMA NUMERO 1? IL SISTEMA ITALIA!"

**S**u questo numero diamo voce non ad un trasportatore ma ad un imprenditore dell'indotto dei trasporti.

Parliamo di **Dario Bartesaghi**, titolare di un'azienda milanese che offre prodotti contro furti e danneggiamenti degli automezzi.

Bartesaghi ha voluto dirci la sua sui problemi che interessano il settore e non solo; problemi che, ahinoi, sono molto vicini a quelli lamentati da trasportatori e camionisti. Riportiamo di seguito quanto ci ha scritto.

"Da 25 anni faccio **sicurezza contro il furto dei mezzi e della merce trasportata**, vendendo anche all'estero, e mi sembra che solo in Italia sia conveniente per qualcuno non risolvere i problemi: in fondo, per quel qualcuno c'è sempre un tornaconto...

All'estero, ad esempio, il sistema che offriamo contro i furti è ritenuto tra i più efficienti in circolazione, ma alle compagnie assicurative italiane non interessa.

Per loro sarebbe controproducente ren-

dere obbligatoria l'installazione di prodotti contro i furti per poter assicurare un mezzo. **I furti servono per giustificare i tassi assicurativi più cari di tutta Europa.**

E neppure a chi produce o vende un mezzo importa se poi viene rubato, tanto hanno già incassato l'importo dovuto prima ancora di consegnarlo.

Insomma, **a nessuno interessa davvero prevenire il problema dei furti dei veicoli o del gasolio.**

Così chi produce dispositivi volti a contrastare questo problema fatica a venderli, in un periodo di già grande ristrettezza economica.

È a dir poco scandaloso cosa accade nel settore autotrasporti, ma **finché il nostro fornitore primario di servizi, cioè lo Stato italiano** (dalla maggior parte di noi lautamente pagato e mantenuto),

**non farà qualcosa per soddisfare le nostre esigenze, non smetteremo di lamentarci.**

Se lo Stato è il nostro primo fornitore, il politico è il suo venditore che fornisce ogni giorno illusioni a pagamento. Davanti ai problemi, la risposta dei politici è sempre una: 'non abbiamo la bacchetta magica e i danni accumulati delle passate gestioni non possono e non devono essere a noi attribuite, fine del discorso'.

Lo Stato è allo sbando totale, gestito da politici che da anni si arricchiscono alle nostre spalle.

Dobbiamo far sentire la nostra voce per cambiare il sistema. **Bisognerebbe fermarsi tutti, per 15 o 20 giorni, per dare un chiaro segnale alla classe politica.**

Perché in Italia non si cambia nulla a parole, servono i fatti!"

Quali sono i problemi maggiori che incontri quotidianamente?

Hai proposte al riguardo?

Vorresti raccontare la tua esperienza?

Contatta Assotrasporti:

Tel 348 8827231

Email [info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu)



## Aboliamo il conto proprio! È la proposta Assotrasporti per risollevare i trasporti

La nuova proposta lanciata da Assotrasporti per rilanciare l'auto-transporto italiano è rivoluzionaria: abolire i trasporti in conto proprio, limitandoli al minimo indispensabile (il trasporto degli attrezzi da lavoro da parte degli artigiani).

Perché sopprimere il conto proprio? Innanzitutto, è una **questione di sicurezza, legata alla professionalità dei trasportatori**.

Chi trasporta merci in conto terzi è un professionista iscritto all'Albo degli autotrasportatori ed eventualmente al REN, chiamato a soddisfare ben precisi requisiti di stabilimento, onorabilità, capacità finanziaria e idoneità professionale. Deve anche possedere la CQC e rispettare i tempi di guida e di riposo previsti dalla complessa normativa comunitaria sul cronotachigrafo.

Chi trasporta merci in conto proprio spesso non è un conducente professionale. Guida con frequenza minore e senza l'esperienza di un trasportatore in conto terzi, il quale passa le sue giornate sui mezzi. In più, il trasportatore in conto proprio è soggetto a obblighi meno stringenti:

- gli basta presentare una domanda di rilascio dell'apposita licenza per il trasporto merci in conto proprio ai competenti uffici provinciali;
- è escluso dall'obbligo di possesso della



### LA "MELA MARCIA" DEL TRASPORTO MERCI IN ITALIA

**Personalità autorevoli del mondo della ricerca e delle istituzioni concordano con Assotrasporti:** il conto proprio è una "mela marcia" del sistema trasportistico in Italia, perché responsabile di inutili viaggi di ritorno a vuoto, dispendiosi e controproducenti.

È quanto hanno dichiarato, in due interviste di TN Trasportnotizie, il Dott. Luca Masciola dell'istituto di ricerca Eurispes e l'Assessore milanese ai trasporti Pierfrancesco Maran, delegato ANCI per la mobilità.

Durante Citytech 2013 **Luca Masciola** ci disse: "Nelle città la merce più trasportata è l'aria: i viaggi a vuoto degli autocarri sono molti. Una quota pari quasi al 50% del trasportato nelle aree metropolitane rientra nel trasporto per conto proprio".

L'anno successivo, a Citytech 2014, intervistammo **Pierfrancesco Maran** sul tema della mobilità "sharing" applicata al trasporto merci.

"Il conto terzi è uno dei sistemi di sharing, ossia di condivisione di mezzi di trasporto, più efficaci - ci spiegò Maran - Auspichiamo che progressivamente dal conto proprio al conto terzi ci si muova un po' più in fretta, perché le città ne hanno bisogno. Il consolidamento del carico e la consegna delle merci in città sono tra i problemi più rilevanti che abbiamo".

CQC, se trasporta materiali o attrezzature utili all'esercizio della sua attività (mentre il conducente assunto con qualifica di autista deve possedere la CQC);

- non deve utilizzare il cronotachigrafo se trasporta con mezzi fino a 7,5 ton materiali o attrezzature che gli sono utili nell'esercizio dell'attività, entro un raggio di 100 km dalla sede dell'impresa (deve usarlo se le merci trasportate sono destinate alla vendita o sono materiali o attrezzature che servono ad altri dipendenti della stessa impresa artigiana);
- non ha necessità della licenza comunitaria per effettuare trasporti all'estero.

Oltre alla scarsa professionalità dei conducenti e alle conseguenti ripercussioni sulla sicurezza stradale, il conto proprio comporta un **problema di concorrenza sleale**. Alcuni conducenti in conto proprio, infatti, trasportano abusivamente le merci di soggetti terzi nel tragitto di ritorno in sede, dopo aver scaricato le proprie.

Non solo. La soppressione del conto proprio è legata ad una **questione di tariffe**

**assicurative:** è assurda e ingiustificata la differenza di costi assicurativi a carico dei trasportatori in conto proprio e dei trasportatori in conto terzi, a svantaggio di questi ultimi.

Infine, è in ballo una **questione di impatto ambientale**. Il parco veicolare dei trasportatori in conto proprio è in media molto più vecchio e inquinante di quello degli autotrasportatori in conto terzi. La ragione è semplice: gli artigiani investono molto meno dei trasportatori professionisti nell'acquisto di nuovi mezzi.

Per tutte queste ragioni Assotrasporti chiede al Governo di abolire l'autotrasporto in conto proprio. Chiede anche di garantire ai trasportatori in conto terzi le condizioni necessarie affinché lavorino di più grazie alle maggiori commesse. Infatti, **non basta approvare una norma che abolisca il conto proprio**. Serviranno **controlli per evitare l'insorgere di situazioni di delocalizzazione all'estero e di concorrenza sleale:** un'azienda artigiana che prima effettuava trasporti in conto proprio potrebbe aprire un'azienda di trasporti in un Paese dell'Est Europa per continuare a trasportare le proprie merci in Italia, a basso costo.

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



**Partecipa con noi al rinnovamento del settore:**  
costruisci insieme a noi una nuova sede territoriale Assotrasporti!



**Riduci i costi con i nostri beni e servizi:**  
ti aiutiamo ad aumentare la competitività della tua azienda!



**Tieniti informato con TN Trasportnotizie:**  
tutto il mondo dell'autotrasporto a portata di mano e di click!



il giornale e il quotidiano online  
degli autotrasportatori  
e di chi viaggia

[www.trasportnotizie.com](http://www.trasportnotizie.com)

**Segui Assotrasporti per scoprirne di più:**

[www.assotrasporti.eu](http://www.assotrasporti.eu)



[info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu)

+39 348 8827231

## Indagine online sull'autotrasporto dell'UE

### Un'occasione unica per farci ascoltare!

Un'indagine online sull'autotrasporto per raccogliere opinioni e proposte di trasportatori e istituzioni. L'ha lanciata la Commissione europea tra giugno e luglio, per valutare come la normativa comunitaria relativa al trasporto stradale è applicata e quali

effetti produce su **condizioni di lavoro** degli autisti, **sicurezza stradale** e **concorrenza** fra le imprese.

Sulla base delle risposte raccolte, la Commissione europea apporterà migliorie alla normativa di settore. Da qui l'invito a partecipare al sondaggio, rivol-



#### COSA HA CHIESTO LA COMMISSIONE EUROPEA

- È stato chiesto come la normativa UE sui **tempi di guida e riposo** incide sul lavoro e se sono previste sufficienti flessibilità. Sono stati chiesti suggerimenti per correggere la normativa e un'opinione sulle **leggi francesi e belga** che vietano il riposo settimanale a bordo camion.
- Si è domandato quali siano le difficoltà di applicazione della normativa europea sull'**orario lavorativo degli autisti** e l'impatto sui costi dell'attività di trasporto.
- Si è chiesto se la **normativa sociale dei trasporti su strada** sia adeguata agli sviluppi di mercato e se sia opportuna l'introduzione del **salario minimo in Germania**, applicabile anche ai trasportatori stranieri che operano sul territorio tedesco.

#### COSA HANNO RISPOSTO I TRASPORTATORI ITALIANI

Assotrasporti ha raccolto le opinioni degli autotrasportatori che hanno aderito al sondaggio. Ecco una sintesi.

**Tempi di guida e riposo.** I trasportatori chiedono una maggiore flessibilità della normativa: "questo sistema delle ore di guida condiziona la vita del camionista, che non è un operaio in fabbrica", denuncia uno di loro. Un altro sostiene che oggi "il tachigrafo digitale non serve più, se tutti i veicoli vengono sottoposti al sistema satellitare".

**Uniformare la normativa UE.** Gli autotrasportatori invocano norme uniformi a livello comunitario, capaci di contrastare cabotaggio abusivo e concorrenza sleale, perché "come possiamo ritenerci trasportatori europei se ogni Stato ha le sue leggi?".

**Sicurezza stradale.** Il tema è molto sentito; c'è chi chiede la revoca della licenza a chi costringe gli autisti a manomettere il cronotachigrafo, e chi propone l'installazione di una telecamera nella parte anteriore e posteriore del camion, per rilevare gli incidenti.

**Le istituzioni dove sono?** La categoria non si sente ascoltata dalle istituzioni. Torna così la proposta di far salire a bordo camion i funzionari ministeriali perché provino le problematiche di ogni giorno dei trasportatori.

**Semplificare la normativa.** "Troppa burocrazia tra Albo e REN" e normativa complessa, denunciano in molti. Le leggi, molto spesso inefficaci e contraddittorie, dovrebbero essere facilmente comprensibili e applicabili. Inoltre, ci vogliono più equità nei controlli stradali da parte delle Forze dell'Ordine e meno libera interpretazione della normativa.

to ad autotrasportatori, associazioni di categoria, sindacati degli autisti, Ministeri nazionali dei trasporti e del lavoro e autorità nazionali di controllo.

**Assotrasporti** - che negli anni ha instaurato un rapporto collaborativo con le istituzioni comunitarie - durante i giorni di attivazione dell'indagine **si è proposta come coordinatore nazionale per la raccolta delle informazioni necessarie alla compilazione del sondaggio.**

"Un'occasione unica e da non perdere per gli autotrasportatori, che finalmente possono fare arrivare la loro voce fino in Europa", è il commento di Aurelio Prisco, Segretario Assotrasporti.

Per questo Assotrasporti, da sempre vicina alla base e pronta all'ascolto di ogni istanza, ha avviato la **campagna sui social #DiLaTua**, invitando i trasportatori a fornire all'associazione opinioni e proposte, in modo da facilitarne la partecipazione al sondaggio e creare **un fronte comune in Europa.**



## Spese di trasferta Altra tegola sulla testa dei trasportatori

Risale a inizio luglio la notizia del **drastico taglio del rimborso delle spese di trasferta** per i piccoli autotrasportatori.

Una riduzione che ha causato l'immediata protesta della categoria, durata oltre un mese. Già, perché ancora ad inizio agosto, come lamentato da Assotrasporti, la situazione restava insostenibile per le aziende, impossibilitate a sopportare l'imprevisto taglio, che imponeva loro di pagare **migliaia di euro in più di imposte**.

Nel frattempo, alcune associazioni di categoria davano notizia di un ripristino parziale delle risorse, senza che l'Agenzia delle Entrate pubblicasse nuove cifre ufficiali.

Così, **Assotrasporti ha chiesto un intervento chiarificatore del Governo** più che tempestivo **e il rinvio del termine di pagamento delle imposte** per l'autotrasporto. A rendere indispensabile il rinvio, il fatto che a pochi giorni dalla scadenza delle denunce dei redditi, tutto ancora tacesse sugli importi definitivi da inserire per la deduzione delle spese non documentate dei piccoli autotrasportatori. In tal modo, i consulenti non erano in condizione di rivedere, entro il termine, i calcoli delle imposte.

Soltanto lo scorso 6 agosto l'Agenzia delle Entrate ha pubblicato i **nuovi va-**

**lori di rimborso**, maggiori rispetto a quelli diffusi il mese precedente.

È sì positivo che siano stati confermati importi maggiori per la deduzione forfettaria delle spese di trasferta, ma non dimentichiamo che **si tratta pur sempre di valori in discesa rispetto agli anni passati**.

Un'ulteriore conferma che **l'autotrasporto non può vivere di fondi statali**. Il cambiamento deve essere radicale: **occorre porre le basi per una concorrenza sana e produttiva**.

Gli autotrasportatori, che oggi pagano i costi di esercizio per chilometro e il prezzo del gasolio più alti in Europa e convivono a fatica con la minacciosa avanzata della concorrenza estera dall'Est Europa, devono poter vivere e guadagnare senza aiuti pubblici.

**Oggi i trasportatori sono costretti ad aspettare l'arrivo di questi fondi** per poter coprire i costi e i debiti. **E quando i sussidi vengono ridotti e/o tardano ad arrivare, restano con l'acqua alla gola**.

Per questo Assotrasporti invita il Governo, i deputati e anche le altre associazioni di categoria ad intervenire con incisività, preoccupandosi, prima ancora che di ricercare ogni anno i (sempre meno) fondi al settore, di attuare soluzioni concrete per incrementare la competitività delle nostre imprese.

### Novità Kelly Tires, convenzione pneumatici

Assotrasporti ha stipulato una nuova convenzione con Kelly Tires, per contribuire allo sviluppo del **brand, appartenente al gruppo Goodyear**, sul mercato italiano.

Solo da pochi mesi, infatti, Goodyear ha lanciato in Italia Kelly Tires, marchio che ha segnato la storia dei pneumatici negli Stati Uniti.

Grazie alla nuova convenzione, i soci **Assotrasporti** possono acquistare i pneumatici Kelly, con uno **sconto riservato**, direttamente tramite l'innovativo portale online **kellytires.it**.

Possono, poi, contare sul supporto di una vasta rete di gommisti sull'intero territorio italiano per **la fornitura e la posa dei pneumatici**.



Contattate Assotrasporti per più dettagli: tel. **348 8827231** email **info@assotrasporti.eu**

## Il Comitato centrale apre le porte ai "padroncini"

Il Presidente del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, Maria Teresa Di Matteo, ha incontrato Assotrasporti lo scorso 3 luglio al Ministero dei trasporti.

"Dopo aver chiesto per mesi una maggiore apertura e trasparenza del Comitato centrale, al grido **'Albo è di tutti e non solo di alcune associazioni'**, finalmente la voce dei piccoli trasportatori è stata ascoltata", ha commentato il Presidente Assotrasporti Se-

condo Sandiano.

**Grande soddisfazione per l'esito del colloquio**, in cui



Assotrasporti ha illustrato le proposte già presentate agli altri tavoli con il Governo e

chiesto di coinvolgere gli ulteriori soggetti di competenza. "In un presente incerto per l'autotrasporto, **Assotrasporti e le sue sedi territoriali continuano a battersi per dare certezza al futuro delle aziende con proposte concrete**, già condivise dalle istituzioni nazionali e comunitarie", ha dichiarato all'uscita Gabriella Tomasi, Tesoriere dell'Associazione cuneese innovazione nel trasporto, aderente ad Assotrasporti.

# I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



Dr. GIANCARLO TAVELLA

FISCO

Laureato in "Economia dell'Azienda Moderna" presso l'Università LUM JEAN MONNET, Facoltà di Economia, è iscritto all'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Cuneo ed è Revisore contabile. È stato Sindaco del Comune di Farigliano (CN) dal 2004 al 2009.

## DURC, RILASCIO ONLINE DAL 1° LUGLIO

Sui portali web di INPS e INAIL ([www.inps.it](http://www.inps.it) e [www.inail.it](http://www.inail.it)) dal 1° luglio è attivo il nuovo servizio "Durc online" per verificare la regolarità contributiva di imprese e lavoratori autonomi.

Si tratta della **nuova procedura telematica semplificata di rilascio del Durc**, basata sulla possibilità per i soggetti abilitati, di accedere direttamente all'archivio degli enti interessati per **ottenere in tempo reale una certificazione di regolarità contributiva in formato pdf e stampabile**.

Il Durc online, che viene automaticamente creato in caso di esito positivo della nuova verifica di regolarità contributiva "in tempo reale", sostituisce, ad ogni effetto, il Durc previsto per l'erogazione di sovvenzioni, contributi, sussidi, ausili finanziari e vantaggi economici di qualunque genere e nell'ambito degli appalti (e subappalti) pubblici di opere, servizi e forniture, con riferimento a tutte le principali fasi che caratterizzano gli stessi, nei lavori privati dell'edilizia, per il rilascio dell'attestazione SOA, per la fruizione dei benefici normativi e contributivi previsti in materia di lavoro e legislazione sociale.

Salvo specifiche eccezioni il nuovo servizio di Durc online, con il relativo documento, dovrà quindi essere utilizzato:

- sia dai soggetti abilitati in luogo della procedura di richiesta tramite lo

"Sportello Unico Previdenziale", basata sulla materiale emissione e sul recapito, via PEC, del DURC;

- sia dagli Enti (INPS e INAIL) chiamati a procedere d'ufficio alla verifica della sussistenza dei requisiti di regolarità.
- Anche il Durc online, come già per il precedente Durc, attesta **la regolarità contributiva di un operatore economico nei confronti dell'INPS, dell'INAIL e**, per le imprese classificate ai fini previdenziali nel settore industria o artigianato per le attività dell'edilizia, **delle Casse edili**.

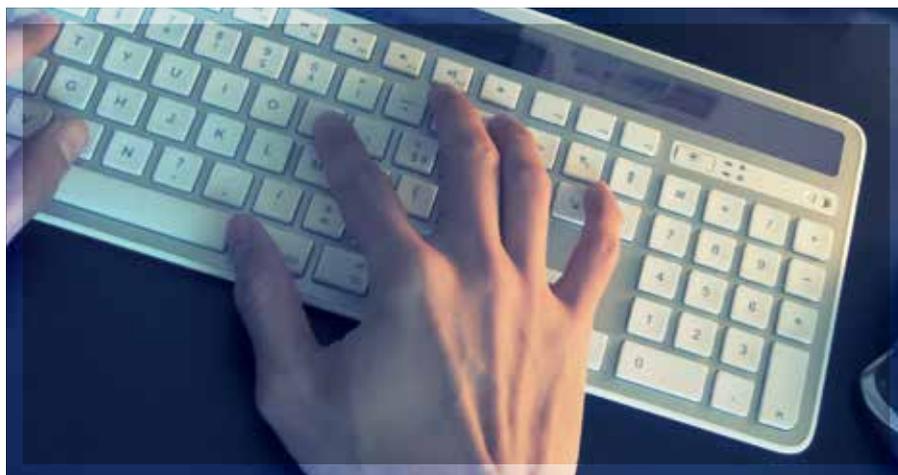
Il nuovo servizio si basa sostanzialmente sull'interazione tra i portali e gli archivi dei suddetti Enti.

Ai fini della verifica della regolarità contributiva con il nuovo servizio Durc

online è necessario che il soggetto da sottoporre a verifica sia iscritto ad almeno uno degli Istituti coinvolti (INPS o INAIL), mentre, nel caso in cui il codice fiscale indicato non sia presente negli archivi di nessuno di essi il sistema darà, come esito automatizzato dell'interrogazione, la sola informazione che il soggetto "non è iscritto", senza fornire alcun esito di regolarità.

**Sono abilitati ad attivare la verifica della regolarità contributiva in tempo reale**, tramite un'unica interrogazione effettuata, direttamente online, **i seguenti soggetti:**

- i soggetti tenuti ad applicare il "Codice dei contratti pubblici";
- gli Organismi di attestazione SOA;
- le Amministrazioni Pubbliche concedenti il titolo abilitativo edilizio nei lavori edili privati;
- le Amministrazioni Pubbliche pro-



cedenti, i concessionari e i gestori di pubblici servizi.

**Possono attivare la verifica ovviamente le stesse imprese e i lavoratori autonomi in relazione alla loro posizione contributiva**, con possibilità inoltre di delegare l'adempimento ai consulenti del lavoro, agli avvocati, ai dottori commercialisti, alle associazioni di categoria. Infine possono accedere i titolari di crediti certificati verso la P.A., in relazione alle cessioni degli stessi, direttamente o tramite delega alle banche o agli intermediari finanziari.

L'ambito oggettivo della verifica della regolarità in tempo reale comprende gli adempimenti e i pagamenti aventi ad oggetto somme dovute per contributi, premi e oneri accessori posti in capo alle imprese in relazione a tutte le tipologie di lavoratori subordinati e ai lavoratori impiegati con contratto di collaborazione coordinata e continuativa, anche a progetto, tenuti all'iscrizione alla Gestione separata INPS e ai lavoratori autonomi "scaduti sino all'ultimo giorno del secondo mese antecedente a quello in cui la verifica è effettuata, a condizione che sia scaduto anche il termine di presentazione delle relative denunce retributive".

L'INPS ha precisato che la procedura di controllo automatizzata della regolarità contributiva interessa gli archivi delle Gestioni datori di lavoro con dipendenti, committenti di co.co.co. e co.co.pro., lavoratori autonomi agricoli e datori di lavoro agricolo con dipendenti, lavoratori autonomi artigiani e commercianti, lavoratori dello spettacolo e dello sport professionistico.

Nel caso in cui gli archivi dell'INPS, dell'INAIL e, se trattasi di imprese edili, delle

Casse edili non rilevino inadempienze in nessuna delle Gestioni e, quindi, il soggetto, in base ai requisiti di cui sopra e con riferimento all'intera situazione aziendale, risulti regolare nei confronti di ciascuno degli Enti coinvolti, la procedura medesima genera automaticamente il Durc online in formato pdf non modificabile e stampabile.

**Uno degli aspetti più rilevanti della nuova disciplina**, nell'ottica della semplificazione degli adempimenti, è rap-

**presentata dal principio di unicità del Durc online: nel periodo di 120 giorni, resta valido a prescindere dal motivo che lo abbia originato e dall'identità del soggetto richiedente.**

Può infatti essere consultato e utilizzato oltre che per la motivazione per cui sia stato richiesto, in ogni altro ambito in cui sia prescritta l'acquisizione di una certificazione di regolarità e, oltre che dal richiedente, da chiunque vi abbia interesse e risulti munito di PIN.

### COME VERIFICARE ONLINE LA PROPRIA REGOLARITÀ

È iniziata a fine luglio la **fase sperimentale di attivazione del nuovo portale web dell'Albo degli autotrasportatori**, per consentire alle imprese iscritte di **verificare online la propria regolarità**.

**In realtà, per ora il servizio non è attivo sul nuovo sito web dell'Albo** (ancora latitante, nonostante gli annunci dei vertici del Comitato centrale al Trasportec dello scorso aprile), ma ospitato **in una sezione speciale interna al Portale dell'automobilista**.

È qui che gli autotrasportatori possono verificare la correttezza dei dati relativi alla propria posizione o eventuali anomalie.

Sono attivi un numero verde (800 232323) e una casella mail dedicata (assistenza.albo@mit.gov.it), ove effettuare le segnalazioni.

I trasportatori, autenticandosi al Portale dell'automobilista, possono controllare la propria **iscrizione all'Albo, alla Camera di Commercio e (ove richiesto) al REN, il pagamento della quota annuale di iscrizione e la regolarità previdenziale e assicurativa**, così come attestata da INPS e INAIL.

**A partire dal 1° ottobre 2015, l'accesso alla funzione sarà consentito anche ai committenti**, che non dovranno più richiedere il Durc ai trasportatori ma controllarne la regolarità direttamente online.

Ricordiamo che dal 1° gennaio il committente ha l'obbligo di verificare il regolare adempimento degli obblighi retributivi e contributivi da parte del vettore, prima di stipulare il contratto di trasporto.

Speriamo solo che la procedura di verifica online sul Portale dell'automobilista non faccia registrare gli stessi **problemi riscontrati sullo stesso Portale per il pagamento delle quote di iscrizione 2015 all'Albo...**

**Assotrasporti** in collaborazione con il Consorzio **InsiemeDiPiù** offre alle Aziende proprietarie di almeno tre veicoli a motore

**UN LIBRO MATRICOLA DEDICATO, A CONDIZIONI DI SICURO INTERESSE**

Contattateci al nr. **348.8827231**: vi indicheremo la documentazione da produrre per procedere alla quotazione e, se di interesse, alla definitiva attivazione della copertura assicurativa!



**Consorzio IDP**



Avv. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

Torinese, classe 1974. Dopo la laurea ed un Master, diventa Avvocato nel 2004. È Mediatore professionista, accreditato presso l'Organismo di Mediazione Forense. Ha scelto di operare nel mondo delle professioni intellettuali e da oltre cinque anni ha un proprio studio legale. Esercita in Torino e Roma.

## I CONTROLLI A DISTANZA ED I LOCALIZZATORI GPS. LE FLOTTE AZIENDALI

Alla luce della attuale disciplina, il sistema di **localizzazione satellitare**, basandosi su una rete di comunicazione elettronica indicante la posizione geografica dell'apparecchiatura terminale dell'utente, memorizza anche i c.d. "dati di ubicazione" (art. 4, comma 2, lett. i, D.Lgs. 196/2003), consentendo la localizzazione del mezzo. Si applicano il **Codice Privacy** e lo **Statuto dei Lavoratori**.

Premesso questo quadro generale, **occorre capire quali siano i rapporti tra i vari attori coinvolti nell'operazione di assegnazione dei veicoli aziendali**, al fine di impostare correttamente i menzionati adempimenti.

### I SOGGETTI COINVOLTI

Sono normalmente quattro: la società datore di lavoro, il fornitore dei servizi satellitari, la società di noleggio e il dipendente.

La flotta può essere eventualmente di proprietà del **datore di lavoro**.

Il sistema satellitare è dotato del sensore GPS e del c.d. accelerometro.

La **società di servizi satellitari** è titolare di un servizio di comunicazione

elettronica (art. 4, comma 2, lett. e, del Codice privacy); con il datore di lavoro, è soggetta agli adempimenti previsti dal Codice Privacy e dallo Statuto Lavoratori e deve essere nominata responsabile esterno del trattamento come previsto dagli articoli 4 comma 1 punto g e 29 del D.Lgs 196/03.

### IL PROVVEDIMENTO 370/2011 DEL GARANTE PRIVACY

Innovativo, rispetto alla disciplina appena descritta, è stato il Provvedimento del Garante n. 370/2011 del 4 ottobre 2011, che, seppur non modificando la legge vigente, ha fornito importanti prescrizioni per gli operatori del settore.

Il Garante ha ammesso il **trattamento tramite i menzionati sistemi di localizzazione senza il consenso dei dipendenti**.

Il sistema di localizzazione e di comunicazione della posizione, installato sul veicolo, deve essere giustificato, unicamente, da esigenze di carattere organizzativo, produttivo o per la sicurezza sul lavoro.

Il **veicolo non deve essere monitora-**

**to in maniera continuativa**, ma solo quando ciò sia necessario per il conseguimento delle finalità legittimamente perseguite.

La tempistica di conservazione varia a seconda delle finalità del trattamento. All'interno del veicolo, devono essere collocati **vetrofanie recanti l'indicazione "Veicolo sottoposto a localizzazione"** o altro avviso redatto secondo le specifiche indicate nel Provvedimento.

### LO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO JOBS ACT (TESTO 11/06/2015)

Il decreto legislativo di prossima pubblicazione denominato "Decreto semplificazioni, altre disposizioni in materia di rapporto di lavoro e pari Opportunità" riguardante la legge 10 dicembre 2014, n. 183, emanando a seguito di approvazione della stessa legge, dovrebbe incidere sulla Legge applicabile alla fattispecie descritta nei precedenti paragrafi.

L'articolo 23 del Decreto Legislativo dispone testualmente che l'"Accordo sindacale o autorizzazione ministeriale non sono necessari per l'assegnazione ai lavoratori degli strumenti utilizzati per rendere la prestazione lavorativa, pur se dagli stessi derivi anche la possibilità di un controllo a distanza del lavoratore".

Nelle intenzioni del Legislatore, quindi, viene riscritto quanto previsto dall'articolo 4 dello Statuto dei lavoratori.

Le nuove disposizioni si leggono meglio alla luce della relazione illustrativa.

L'ipotesi proposta dal governo prevede la **distinzione tra controlli sugli impianti di lavoro e sugli strumenti di lavoro**.

Per quanto riguarda i primi, i controlli sarebbero liberalizzati in caso di accordo sindacale o di autorizzazione amministrativa; mentre per gli strumenti di lavoro come Pc e cellulari aziendali i controlli sarebbero sdoganati senza più bisogno di chiedere autorizzazioni.

Sebbene non menzionati esplicitamente, a parere dello scrivente **la liberalizzazione in commento interesserebbe altresì i dispositivi GPS** installati sui mezzi in dotazione ai dipendenti.





Dr. AURELIO PRISCO

## QUALITÀ TRASPORTI

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

## ISO 39001, COME RIDURRE IL RISCHIO STRADALE

**P**er introdurre lo standard ISO 39001 "Road Traffic Safety Management Systems" (RTS) che identifica uno standard di gestione per la riduzione del rischio stradale, di una qualsiasi organizzazione, bisogna elencare una statistica ufficiale dell'ISTAT. Nel 2013 si sono verificati in Italia 182.700 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti, entro il trentesimo giorno, è pari a 3.400, mentre i feriti ammontano a 259.500. Numeri spaventosi che provocano, oltre alle prioritarie tragedie umane, un danno economico al sistema paese di decine di miliardi di euro. La norma individua elementi per le **buone pratiche**

**di gestione della RTS** che consentono all'organizzazione di raggiungere i risultati desiderati nei confronti della RTS.

La norma si applica a **organizzazioni pubbliche e private che interagiscono con il sistema del traffico stradale**.

Esso può essere utilizzato da soggetti interni ed esterni, per valutare la capacità dell'organizzazione nel soddisfare i requisiti. L'esperienza di tutto il mondo ha dimostrato che una riduzione dei casi di morte e di lesioni gravi può essere raggiunta attraverso l'adozione di un **approccio condiviso alla sicurezza** del sistema della RTS.

Si tratta di definire un focus chiaro ed inequivocabile sui risultati della RTS e

su azioni basate su evidenze, supportate da un'adeguata capacità di gestione organizzativa. Il Governo non può raggiungere queste riduzioni da solo. Le organizzazioni di ogni tipo e dimensione, così come i singoli utenti della strada, hanno un compito molto importante da svolgere e la norma ISO 39001:2012 è un utile strumento.

**Ecco i punti di forza**, nell'applicazione della norma, molti dei quali legati nello specifico ad azioni in grado di intervenire sulle componenti "Uomo" e "Veicolo":

- la formazione al personale, condotta in modo sistematico, esteso e dettagliato con riferimento alle mansioni specifiche di ciascuno;
- il monitoraggio degli incidenti/infortuni, con la redazione e la diffusione del rapporto di infortunio (compre-

**DGConsulting s.c.**  
consulenza globale



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

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

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



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

si quelli su strada) ai livelli rilevanti dell'azienda, e con il riesame dell'evento che consente di definire opportune azioni preventive da diffondere poi a tutto il personale;

- la qualifica dei fornitori effettuata (anche) in base a considerazioni e valutazioni sugli aspetti legati alla sicurezza;
- la gestione della flotta aziendale con personale dedicato e procedure già attive (quantomeno a livello amministrativo ed operativo);
- la preparazione del personale per il primo soccorso (anche se solo teorica);
- la dotazione di equipaggiamenti a bordo dei mezzi per la sicurezza ed il primo soccorso;
- la messa a disposizione dei dipendenti di un fascicolo, all'interno delle auto in



uso aziendale e promiscuo, con informazioni importanti per la gestione in sicurezza di eventi inattesi (es. avarie).

Fondamentale per le aziende, la possibilità di ottenere **convenzioni con società assicurative per la riduzione dei premi di responsabilità civile dei veicoli aziendali** e, attraverso appositi bandi, richiedere **sconti del tasso medio di tariffa del premio assicurativo all'Inail**.

Tali primi incentivi possono essere sicuramente un ottimo segnale del crescente interesse della norma ISO 39001:2012 e uno dei tanti **benefici che le organizzazioni certificate possono ottenere**,

come per esempio:

- riduzione del numero di incidenti potenziali ed effettivi;
- riduzione delle assenze per malattia;
- riduzione delle cause di assicurazioni;
- miglioramento delle credenziali per la responsabilità sociale;
- fiducia del consumatore;
- vantaggi nelle gare di appalto;
- un quadro solido per l'identificazione e la risposta ai rischi;
- un aiuto per le organizzazioni a destinare le risorse nel modo più conveniente ed efficiente;
- riduzione delle richieste di indennizzi assicurativi;
- vantaggi per la pianificazione.

Per maggiori informazioni e approfondimenti contattate

lo staff di **DGConsulting**:

Tel. 0171 412816

comunicazione@dgconsulting.it



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.

## REVISIONE DELLE MACCHINE AGRICOLE, CRITERI E TEMPISTICHE

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, il 20 maggio 2015 ha emanato il decreto, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 30 giugno, recante "Revisione generale periodica delle macchine agricole ed operatrici, ai sensi degli articoli 111 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285".

Con il citato decreto si è provveduto a definire i criteri e le tempistiche per la revisione generale delle macchine agricole e operatrici, di cui all'art. 57 del Co-

dice della Strada.

Si ricorda che, in base all'art. 57 del Codice della Strada vigente, le **macchine agricole** sono macchine a ruote o a cingoli destinate ad essere impiegate nelle attività agricole e forestali e possono, in quanto veicoli, circolare su strada per il proprio trasferimento e per il trasporto per conto delle aziende agricole e forestali di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonché di addetti alle lavorazioni; possono, altresì, portare attrezzature destinate alla esecuzione di dette attività. È

consentito l'uso delle macchine agricole nelle operazioni di manutenzione e tutela del territorio.

Ai fini della circolazione su strada, la norma di cui all'art. 57 del Codice della strada classifica le macchine agricole in:

### a) Semoventi

**1.** trattrici agricole: macchine a motore con o senza piano di carico munite di almeno due assi, prevalentemente atte alla trazione, concepite per tirare, spingere, portare prodotti agricoli e sostanze di uso agrario nonché azionare determinati strumenti, eventualmente equipaggiate con attrezzature portate o semiportate da considerare parte integrante della trattrice agricola;

2. macchine agricole operatrici a due o più assi: macchine munite o predisposte per l'applicazione di speciali apparecchiature per l'esecuzione di operazioni agricole;
3. macchine agricole operatrici ad un asse: macchine guidabili da conducente a terra, che possono essere equipaggiate con carrello separabile destinato esclusivamente al trasporto del conducente. La massa complessiva non può superare 0,7 t compreso il conducente.

**b) Trainate**

1. macchine agricole operatrici: macchine per l'esecuzione di operazioni agricole e per il trasporto di attrezzature e di accessori funzionali per le lavorazioni meccanico-agrarie, trainabili dalle macchine agricole semoventi ad eccezione di quelle di cui alla lettera a), numero 3;
2. rimorchi agricoli: veicoli destinati al carico e trainabili dalle trattrici agricole; possono eventualmente essere muniti di apparecchiature per lavorazioni agricole; qualora la massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 1,5 t, sono considerati parte integrante della trattrice traente.

Ai fini della circolazione su strada, le macchine agricole semoventi a ruote pneumatiche o a sistema equivalente non devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 40 km/h.

Le macchine agricole a ruote metalliche, semi pneumatiche o a cingoli metallici, purché muniti di sovrappattini, nonché le macchine agricole operatrici ad un asse con carrello per il conducente non devono essere atte a superare,

su strada orizzontale, la velocità di 15 km/h.

Le macchine agricole di cui alla lettera a), numeri 1 e 2, e di cui alla lettera b), numero 1, possono essere attrezzate con un numero di posti per gli addetti non superiore a tre, compreso quello del conducente.

I rimorchi agricoli possono essere adibiti per il trasporto esclusivo degli addetti, purché muniti di idonea attrezzatura non permanente.

Il decreto riporta le indicazioni sulle modalità e i tempi di revisione delle macchine agricole e operatrici in circolazione per le quali il cosiddetto "decreto milleproroghe", emendando l'articolo 111 del nuovo Codice della Strada, aveva disposto una proroga della pubblicazione al 30 giugno 2015.

Riporta quindi indicazioni in merito alla formazione e all'abilitazione all'uso delle stesse (tramite il cosiddetto

"patentino") per le quali il decreto, come da previsione contenuta nell'emendamento all'articolo 111 del Nuovo Codice della Strada, conferma e richiama le disposizioni previste dagli Accordi Stato Regioni del 22 febbraio 2012, a loro volta già prorogate al 31 dicembre 2015.

Il provvedimento emanato il 20 maggio scorso stabilisce che i trattori agricoli siano sottoposti a revisione a partire dal 31 dicembre 2015, le macchine agricole operatrici semoventi a due o più assi dal 31 dicembre 2017 ed i rimorchi agricoli aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 tonnellate e con massa complessiva inferiore a 1,5 tonnellate, se le dimensioni d'ingombro superano i 4,00 metri di lunghezza e 2,00 metri di larghezza, a far data dal 31 dicembre 2017.

Si precisa, inoltre, che **la prima revisione dovrà essere effettuata secondo**



## Trattoria della Fermata

**Ampio parcheggio**

**Menu a prezzo fisso - Cene su prenotazione**

Frazione San Giovanni Perucca, 85 - 12049 Trinità (CN)

Tel. 0172 647114 - Cell. 338 6638866

**un calendario ben preciso, come da tabella a destra.**

Dopo la prima revisione, quest'ultima dovrà essere nuovamente effettuata **ogni cinque anni**, entro il mese corrispondente alla prima immatricolazione.

Per le macchine agricole immatricolate prima del 1° gennaio 2009, il Ministero dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce inoltre procedure semplificate di aggiornamento dei documenti di circolazione.

Periodo di immatricolazione dei trattori agricoli	Data entro cui deve effettuarsi la revisione
Entro il 31 dicembre 1973	31 dicembre 2017
Dal 1° gennaio 1974 al 31 dicembre 1990	31 dicembre 2018
Dal 1° gennaio 1991 al 31 dicembre 2010	31 dicembre 2020
Dal 1° gennaio 2011 al 31 dicembre 2015	31 dicembre 2021
Dopo il 1° gennaio 2016	Al quinto anno entro la fine del mese di prima immatricolazione



**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.

**SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA SECONDO LO STANDARD OHSAS 18001**

In questo numero analizzeremo i sistemi di gestione per la sicurezza, sia nella loro struttura che nelle differenze tra standard di riferimento, nello specifico linee guida UNI-INAIL e norma OHSAS 18001.

Il primo aspetto da affrontare è quello della **conformità legislativa**; qualsiasi sistema, per essere realmente efficace, non può prescindere da una corretta gestione degli adempimenti legislativi.

Per questo l'iter di elaborazione normalmente parte da una verifica di conformità legislativa relativa alle varie tematiche della sicurezza sul lavoro (valutazione dei rischi, conformità macchine ed impianti e loro manutenzione, licenze edilizie degli immobili, formazione del personale, prevenzione incendi, ecc).

**L'implementazione secondo le linee guida UNI-INAIL**, non essendo soggetta a certificazione di parte terza, **consente margini di manovra maggiori in materia di conformità legislativa**.

In ogni caso l'efficacia esimente del sistema rispetto ai reati previsti dal D.Lgs. 231/01 risiede nella gestione nel tempo delle varie tematiche, dimostrando di avere un'organizzazione aziendale tale da escludere che even-

tuali reati siano commessi dalle figure di responsabilità aziendali nell'interesse o a vantaggio dell'ente stesso.

Le procedure richieste dalla certificazione portano infatti l'azienda a prendere in considerazione tutte le leggi applicabili in materia di sicurezza riducendo quindi la possibilità di errori e arrivando a garantire un comportamento in linea con le leggi vigenti.

Un sistema di gestione impostato in modo corretto, attraverso procedure ed istruzioni specifiche, deve arrivare a definire le regole che tutti i soggetti

devono seguire con l'obiettivo di ridurre gli infortuni, gli incidenti e le malattie professionali.

Questo non coinvolge solo i dipendenti dell'azienda, ma anche eventuali imprese esterne che devono essere controllate e sottostare alle regole definite dalla committenza.

**Nell'ambito dei sistemi certificati**, per esempio secondo la **OHSAS 18001**, **la conformità viene verificata da auditor esterni e questo è il valore aggiunto di tale sistema**.

Ne deriva che solo nel momento in cui l'azienda ha verificato il pieno rispetto della normativa può dare il via all'iter di certificazione, infatti, qualora vengano rilevate non conformità legisla-



tive, l'iter certificativo potrebbe essere interrotto fino a sistemazione della situazione (tali non conformità si definiscono maggiori).

Su questo punto risulta fondamentale la scelta dell'ente di accreditamento del certificatore (es. ACCREDIA italiano, UKAS inglese, SAS svizzero); ogni ente possiede infatti un regolamento che illustra i criteri per il rilascio della certificazione (numero di giornate di audit, criteri per la definizione delle non conformità, ecc.).

Tali regolamenti possono essere mol-

to diversi, alcuni come ACCREDIA sono più rigorosi e severi in termini di requisiti legali e prevedono un numero di giornate maggiore rispetto agli altri europei.

Grazie al mutuo riconoscimento tali enti di accreditamento sono del tutto equivalenti, molti certificatori infatti si accreditano con più enti ed il cliente può scegliere.

Altro aspetto fondamentale è la **definizione di indicatori per misurare le proprie prestazioni in materia di sicurezza**, al fine di dimostrare il perseguimento ed il raggiungimento del miglioramento continuo.

Infatti, la validità della certificazione di conformità è subordinata all'esecuzione di **audit periodici di mantenimento, con lo scopo di verificare che il sistema di gestione sia efficace e regolarmente implementato** e di valutare eventuali cambiamenti occorsi.

In ogni caso il certificato ha una durata definita, normalmente triennale, dopo la quale deve essere rinnovato.

Nel prossimo numero analizzeremo i sistemi di gestione ambientali.



**Dr. FERRUCCIO MARELLO**

## **SPORTELLO 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

## **IL NUOVO CHE ARRETRA - SECONDA PARTE**

Il regime dei controlli vigente in Italia è un altro cavallo di battaglia ministeriale, ma non soltanto, perché nell'immaginario collettivo deve a tutti i costi essere inculcata quella serenità che sola garantisce un afflusso di consumatori costante, una spesa in alimentari capace di sostenere le imprese ed un'immagine mediatica internazionale di eccellenza, che spinga fortemente le esportazioni e quindi favorisca nuovi introiti.

Purtroppo, però, in questa grande ker-messe nazionale di sicurezza alimentare, di marketing internazionale e di immagine pubblica di eccellenza, sempre più frequenti sono le voci che ci pre-annunciano **il nuovo Pacchetto Igiene**, che **comprenderà un ulteriore passo in avanti sulla strada della sempre maggiore responsabilità dell'operatore alimentare sulla messa in vendita di alimenti sicuri per chi li consuma**.

Questa notizia può a ben diritto essere ritenuta cattiva, perché, dopo 10 anni, una revisione generale della legislazione alimentare di base non può essere altro che auspicabile, ma **l'indirizzo generale del Legislatore europeo è sbagliato** e continuare su questa strada non può fare altro che male al consumatore.

Infatti, quello che nessuno sembra mai rilevare (almeno pubblicamente) è che

questo tanto discusso spostamento della responsabilità in capo all'operatore alimentare, a cui avremmo assistito in occasione dell'emanazione del Pacchetto Igiene nel 2004, in realtà non è mai esistito, poiché l'OSA è sempre stato responsabile del prodotto commercializzato. Ma allora di cosa stiamo parlando?

Forse di una presentazione non del tutto corretta di un'altra realtà incontestabile, figlia di due genitori scomodi, come la crisi, che ha tagliato le risorse economiche ai Ministeri della Salute di mezza Europa, rendendo *de facto* troppo onerosa la vigilanza come prima era intesa, e come la spinosa evidenza che il prodotto alimentare garantito lotto per lotto come lo vorrebbe il consumatore non si può ottenere, con tutto ciò che ne deriva in termini di perdita della faccia in presenza di scandali, scoop giornalistici ed altri assimilabili.

**Quello a cui stiamo assistendo** dal 2004 ad oggi **non è quindi un vero aumento della responsabilità dell'operatore alimentare, quanto piuttosto una progressiva ed inarrestabile riduzione del ruolo giocato dall'Autorità Competente nella tutela della salute pubblica**.

Messa così la situazione, resta l'amaro in bocca di dover constatare come quel-

Ritrovate la prima parte dell'articolo sullo scorso numero di *Trasportnotizie*.  
Ve lo siete persi?  
Scaricate il TN 3/2015 da [trasportnotizie.com](http://trasportnotizie.com)  
oppure richiedete una copia cartacea gratuita scrivendoci a [info@trasportnotizie.com](mailto:info@trasportnotizie.com)

la che è a tutti gli effetti una eccellenza strategica per la nostra economia italiana sia destinata ad essere lasciata sempre più sola e sempre più in balia degli operatori del settore, in quel vastissimo mare di etica e di malaffare, di totale dedizione al lavoro e di messa in commercio di prodotti contraffatti, di amore per il consumatore e di arricchimento a qualunque costo, di elevatissima professionalità alimentare e di indifferente superficialità, che purtroppo caratterizza le nostre filiere.

È quindi ragionevole pensare che **molto lavoro e grandi novità siano già all'orizzonte delle imprese di autotrasporto**, perché **sono quelle che**, alla fine della fiera, con la loro attività **conferiscono un valore economico al prodotto alimentare, spostandolo ogni giorno da A a B**.

# Focus: qui Piemonte



## Cuneo, Tunnel di Tenda Continuano le discussioni sulle chiusure

Continuano le discussioni legate alle chiusure del Tunnel di Tenda e, in particolare, al progetto presentato dall'Anas per il consolidamento della vecchia galleria, al fine di creare delle uscite di sicurezza verso il nuovo tunnel. Il 30 luglio la Prefettura di Cuneo ha dedicato al tema un tavolo di coordinamento e concertazione in cui sono state vagliate **due possibili opzioni per diminuire le tempistiche di realizzazione**: la totale chiusura della galleria per determinati periodi oppure la dilatazione dei tempi di lavoro da 8 a 10 ore, con conseguente blocco al traffico per due ore aggiuntive. L'ACIT (Associazione cuneese innovazione nel trasporto) è intervenuta per appog-

giare, insieme con altri partecipanti al tavolo, l'ipotesi di dilatazione di due ore di chiusura, che permetterà di ottimizzare i tempi di realizzazione dei lavori, portando benefici economici e logistici all'intera comunità.

Il 1° settembre è stato indetto un ulteriore tavolo di coordinamento in cui sono emerse alcune **perplexità** sull'effettiva necessità di compiere in questa fase i lavori di preparazione della galleria.

Nonostante ciò, è stato concorde l'auspicio dei rappresentanti del territorio di rendere le **chiusure soltanto notturne**, con la richiesta di salvaguardia dei weekend e dei periodi chiave per il turismo invernale: l'apertura della stagione, le festività natalizie e il mese di febbraio.

## Meeting della Meccanica, un successo

Successo per la 2a edizione del Meeting della Meccanica, organizzato da Confindustria Cuneo a Saluzzo lo scorso 9 giugno. **Raddoppiate le presenze delle aziende espositrici**, 60 in tutto, che hanno avuto modo di incontrarsi, conoscersi, confrontarsi e avviare rapporti di collaborazione e sinergia.

Presenti anche la società **DGConsulting** (editrice di TN Trasportonotizie) e il gruppo d'acquisto Imprenditori e Professionisti **IGP**, entrambi specializzati nel settore dei trasporti e della circolazione stradale.



## Una tassa francese per Tir sulle strade di confine?

Il Governo francese sta vagliando la proposta di finanziare i lavori della Torino-Lione con **una nuova ecotassa regionale sui mezzi pesanti (anche stranieri) circolanti sulle autostrade al confine con l'Italia**.

La proposta bipartisan francese, avanzata a luglio, prevede una nuova fonte di finanziamento della TAV per ridurre il più possibile il carico sulle finanze pubbliche. Se sarà approvata, ci saranno ripercussioni pesanti an-

che sui trasportatori italiani che passano il confine transalpino.

Infatti, la proposta prevede **un aumento dei pedaggi per i soli autocarri sulla rete autostradale del settore alpino** (+ 10% sulle autostrade delle Alpi del Nord e + 15% su quelle delle Alpi del Sud), **per una durata di 50 anni**.

Tale maggiorazione verrebbe introdotta sulla base della Direttiva comunitaria Eurovignette, che consente agli Stati di introdurre aumenti

dei pedaggi su certi assi viari allo scopo di finanziare progetti di trasporto alternativi. Ma sarebbe il ritorno ad una "ecotassa" a livello regionale, pochi mesi dopo l'abbandono del progetto Ecotaxe in Francia...

Secondo l'economista Daniel Ibanez - portavoce degli oppositori francesi alla TAV - il finanziare la TAV con un'ecotassa sui mezzi pesanti per ben 50 anni è un piano fallimentare alla base: "La Torino-Lione è chiama-

ta a favorire il passaggio del trasporto merci dalla gomma alla ferrovia. Per cui, se davvero nei prossimi cinquant'anni circoleranno sempre meno camion sulle strade, verranno presto a mancare i finanziamenti per la TAV!".

Certo è che **se la proposta francese diventasse legge, ne farebbero le spese non solo i trasportatori francesi, ma anche quelli italiani che viaggiano oltreconfine sulle autostrade alpine**.

# Focus: qui Liguria

## Savona, servono più parcheggi per i camion L'allarme fra le incertezze delle istituzioni

L'annoso problema della **carezza di stalli per i veicoli pesanti nel tratto Savona-Vado** è stato nuovamente risollevato dal comitato di cittadini Casello Albamare, che ha chiesto al Comune di risolvere la situazione che, spesso, causa l'**occupazione della sede autostradale**.

Gli attuali 74 stalli per camion non bastano, soprattutto nei periodi estivi, in cui i camionisti sono obbligati per legge a fermarsi nei weekend, ma anche nel periodo invernale quando la

neve in Valbormida blocca la circolazione dei mezzi pesanti.

Per questo motivo la Prefettura di Savona ha indetto il 22 luglio un **tavolo di confronto** tra amministrazioni, Forze dell'Ordine e associazioni di categoria per cercare di trovare una soluzione concreta ad un problema ancora mai risolto.

Lo stazionamento incontrollato dei Tir e la mancanza di aree di parcheggio adeguate sono stati i temi di questo incontro, in cui sono state ipotizzate alcune alterna-

Ci sono **problemi sul vostro territorio** che istituzioni e associazioni ignorano?  
Volete segnalarci **notizie o eventi**?  
Collaborate con noi! Scriveteci o chiamatoci:  
[info@trasportonotizie.com](mailto:info@trasportonotizie.com) • tel: 0171 412816

tive, attualmente in fase di studio da parte dei funzionari della Protezione civile. Il tentativo è quello di **individuare ulteriori zone di sosta da utilizzare nelle situazioni più critiche**.

Tuttavia, pare che l'area V della Prefettura, quella dedicata alla Protezione Civile, in realtà abbia già previsto una soluzione nel piano autostradale, secondo cui, in caso di necessità, i mezzi pesanti devono essere dirottati in un'area messa a disposizione dalle autorità portuali, vicino al **molo 8.44**. Quest'area, che in caso di emergenza viene aperta dai Vigili di Vado, dovrebbe per-

mettere agli autotrasportatori il facile reperimento di beni, essendo adiacente ad un centro commerciale.

Dunque, nel caso di ingorghi del tratto autostradale, pare proprio che spetti alla Polizia stradale valutare se far intervenire il Comitato operativo per la viabilità (COV) - formato dai rappresentanti di Prefettura, sezione della Polstrada, comandi provinciali dei Carabinieri, Guardia di Finanza e Vigili del Fuoco - che ha il compito di far fronte alla criticità e di dare l'autorizzazione all'apertura di questo **parcheggio di emergenza per i mezzi pesanti**.



# SCOTTO

## TENDE & TELONI



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

# Focus: qui Puglia

## Trasporto pomodori a Foggia La protesta dei trasportatori

**P**roduzione e lavorazione dei pomodori creano un indotto di grande rilievo per l'economia pugliese e campana. Un'importante occasione di lavoro che salva il bilancio di molte aziende di autotrasporto locali. Ogni anno, infatti, in poco più di due mesi si concentra un intenso lavoro di trasporto di pomodori dai campi agli stabilimenti di trasformazione.

Una delle strutture più grandi del settore in Europa è la Princes di Foggia, che può accogliere fino a 8.000 ton-

nellate di pomodori al giorno.

Ad agosto, però, la Princes si è ritrovata con un eccesso di mezzi in arrivo e merce che non era in grado di gestire nonostante i ritmi di lavoro serrati: si è giunti a 350-400 camion al giorno, contro i 280 circa al giorno che lo stabilimento può ricevere.

Il 18 agosto la criticità della situazione è sfociata in protesta. Gli autotrasportatori, fermi da ore sul piazzale della Princes con i cassoni carichi, dopo aver atteso più di 20 ore per lo scarico dei

pomodori, hanno bloccato l'attività.



## SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



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

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

**Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM)**

**Tel. 0184.50.15.60 - Fax 0184.54.16.66**

**email: [agenzia@sandiano.com](mailto:agenzia@sandiano.com) - [www.sandiano.com](http://www.sandiano.com)**

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

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

**Veicoli Lavoro & AUTOMOTO**  
**VIELLE MOTORSTORE**  
 TRUCKS - CARS - OLDTIMERS - MOTORBIKES - QUADS - CARAVAN ... and more  
 www.motoricampertrucks.com

**NERVESAUTO**  
 Info +39 335 8262808  
 Alfa Romeo Giulia TI, 1970  
 1300cc, ASI e targata  
 in gran parte originale  
 ottima meccanica

**GHEDAUTO**  
 Info +39 345 8808599  
 Iveco 150E28  
 isoteramico con frigo  
 con gancere da carne

**Veicoli Lavoro & AUTOMOTO**  
**VIELLE MOTORSTORE**  
 TRUCKS - CARS - OLDTIMERS - MOTORBIKES - QUADS - CARAVAN ... and more  
 www.motoricampertrucks.com

**FILIPPO CACCIA**  
 Info +39 335 5280893  
 Trattore Class Airon 410  
 ore 360, anno 2011  
 potenza 110cv

**GANASSIN MOTO**  
 Info +39 0424 38058  
 Laverda 750 SF  
 prima serie, anno 1969  
 telaio n° 1015

**Veicoli Lavoro & AUTOMOTO**  
**VIELLE MOTORSTORE**  
 TRUCKS - CARS - OLDTIMERS - MOTORBIKES - QUADS - CARAVAN ... and more  
 www.motoricampertrucks.com

**MASERA & BACCELLIERE**  
 Info +39 0331 201163  
 Mercedes Puch 2.3, 1990  
 6 posti, cambio automatico  
 IVA esposta

**RICAMBI MACCHINE MOVIMENTO TERRA**  
 +39 059.920379

**OFFICINE BRENNERO**  
 Info +39 0461 968300  
 Iveco AS 440ES46 Trattore  
 2011, Isotarder, cambio as tronic  
 km 520.000 - trattativa in sede



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

# truckEmotion®

## vanEmotion®

Con il patrocinio di:



Truck e Van da provare in pista



## INGRESSO GRATUITO

# 25/26/27 SETTEMBRE 2015

AUTODROMO NAZIONALE MONZA



## NOVITÀ 2015

### Food'n'Motion

Trasporto di Qualità per Alimenti Sicuri

*"Perchè il cibo non si sposta da solo"*

### BIO VAN EMOTION

Streetfood  
emozioni da gustare



SEGUICI SU



#truckemotion

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Via E. Cernuschi, 6 - 20900 Monza MB - Tel 039 23 26 184 - segreteria@truckemotion.it - www.truckemotion.it