



TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com

Edizione extralarge

Anno XVI - Numero 5/2014

Autotrasporto in fermento L'Europa avanza... e l'Italia arranca

IN PRIMO PIANO



*Costi minimi,
boccatura
dalla Corte di
giustizia UE*

pagina 4



*"Sblocca
Italia": au-
totrasporto
escluso*

pagina 13



*Finalmente
un Disegno di
Legge contro
il cabotaggio
abusivo*

pagina 18



*Trasporto
multimodale
protagonista
al Move.App
Expo 2014*

pagina 25



*Disdetta del
Protocollo
d'Intesa
Governò-
Associazioni*

pagina 36



*Dal territorio.
Focus
Piemonte,
Liguria,
Toscana*

pagina 50

editorialewinner.com ... al servizio di chi lavora.

3.	EDITORIALE	39.	CONSULENTI
4.	AUTOTRASPORTO 360°	39.	Legale
12.	NORME E ISTITUZIONI	40.	Fiscale
18.	L'INTERVISTA	42.	Sportello alimentare
25.	EVENTI	44.	Pratiche auto
29.	PROVE VEICOLI	44.	L'opinione
31.	SICUREZZA E REVISIONI	46.	Qualità trasporti
33.	CAMION DA VETRINA	47.	Merci pericolose
34.	LA TUA VOCE	49.	Sicurezza e ambiente
		50.	DAL TERRITORIO
		50.	Qui Piemonte
		52.	Qui Liguria
		54.	Qui Toscana

EDITORIALE

Fabio Rubero



STOP AI COSTI MINIMI, E ADESSO?

Lo scorso 4 settembre la Corte di Giustizia Europea ha dichiarato illegittimi i cosiddetti costi minimi di sicurezza, una delle poche, forse l'unica, misure a tutela degli autotrasportatori introdotte negli ultimi anni.

I costi minimi nient'altro rappresenta(va)no che la soglia sotto la quale, considerando il prezzo del gasolio e dei vari costi di gestione, un autotrasportatore non può viaggiare, a meno che non decida di farlo in perdita.

Una formula, dunque, inequivocabile nella sua sostanza, evidentemente invece discutibile nella forma, perchè soprattutto questa è stata "contestata" dalla Corte di Giustizia Europea.

Ciò che più stupisce, tuttavia, è che a un mese di distanza da una sentenza che comunque ha fatto

e farà la storia, nulla si è mosso nell'autotrasporto italiano. Il ministro Lupi ha immediatamente convocato le associazioni dell'autotrasporto presenti al Comitato Centrale dell'Albo per trovare una soluzione condivisa salvo poi non presentarsi all'incontro. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel dubbio, ha pensato bene di non pubblicare i costi minimi di sicurezza del mese di settembre. Intanto alcune associazioni che avevano firmato il protocollo di intesa con il Governo a novembre 2013 lo hanno disdetto e c'è chi minaccia azioni di protesta da attuarsi nelle prossime settimane che intanto passano inesorabili lasciandosi alle spalle una scia di insicurezza che preoccupa sempre più.

TN

Anno XVI - Numero 5/2014

TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com

Edizione extralarge

Autotrasporto in fermento

L'Europa avanza... e l'Italia arranca

IN PRIMO PIANO

Cassa rimorchiata destinazione dalla Targa di gratuità UE pagina 4	"Ritacca tracce" nel trasporto escluso pagina 13	Finanziarie in bilico: di cambi e colloquio della UE pagina 18
Trasporto marittimo dalla Targa di gratuità UE pagina 21	Trasporto ferroviario dalla Targa di gratuità UE pagina 36	Trasporto stradale dalla Targa di gratuità UE pagina 39

NUMERO 5 - ANNO 2014

Aut. Trib. di Cuneo n. 535 dell'11/12/2000
Iscrizione al ROC n. 24934



Testata associata all'Unione
Stampa Periodica Italiana

Proprietario ed Editore

DG Consulting s.c.

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

In redazione

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

Collaboratori

Roberto Gianusso, Giada Alloa, Davide Calvi, Biagio Carillo, Vincenzo Giallongo, Antonio Dileo, Carlo De Simone, Paolo Giolitti, Giuliano Latuga, Ferruccio Marellò, Giorgio Pasetti, Aurelio Prisco, Giancarlo Tavella

Amministrazione

Ilaria Ponzio, Marcella Farina

Redazione

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

Pubblicità

Tel.: 0171 412816
Email: info@trasportonotizie.com

Stampa

Tipolitografia Europa - Cuneo



Francesca Vinai

Costi minimi illegittimi

Il verdetto della Corte di giustizia europea

I costi minimi di esercizio dell'autotrasporto violano la normativa dell'Unione europea (UE).

È quanto sancisce la sentenza della Corte di Giustizia europea, chiamata a pronunciarsi - un anno e mezzo fa - sull'applicazione del regime dei costi minimi in Italia.

Due le contestazioni alla base della bocciatura del regime italiano dei costi minimi nel settore dell'autotrasporto.

In primo luogo, la Corte rileva che **la determinazione dei costi minimi non**

è idonea, né direttamente né indirettamente, **a garantire** il conseguimento dell'obiettivo legittimo fatto valere dall'Italia per giustificare la restrizione della concorrenza, vale a dire **la tutela della sicurezza stradale**.

La Corte non ha infatti trovato alcun nesso tra i costi minimi di esercizio e il rafforzamento della sicurezza della circolazione su strada.

"Esistono moltissime norme - si legge nella sentenza - comprese quelle del diritto dell'Unione, riguardanti specifi-

catamente la sicurezza stradale che costituiscono misure più efficaci e meno restrittive, come le norme dell'Unione in materia di durata massima settimanale del lavoro, pause, riposi, lavoro notturno e controllo tecnico degli autoveicoli. La stretta osservanza di tali norme può garantire effettivamente il livello di sicurezza stradale adeguato".

Insomma, non si può derogare al principio fondamentale della libera concorrenza in territorio UE, appellandosi ai costi minimi per salvaguardare l'interesse pubblico alla sicurezza della circolazione stradale.

In secondo luogo, la Corte constata che **l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto** - l'organo incaricato di fissare le tabelle dei costi minimi nel caso di mancato accordo tra le parti - è composto in maggioranza da rappresentanti di associazioni di categoria e abilitato ad agire nell'interesse esclusivo della categoria, ragion per cui l'Osservatorio **deve considerarsi un'associazione di imprese soggetta alle comuni regole della concorrenza**.

In conclusione, **la fissazione dei costi minimi di esercizio impedisce di fatto alle imprese di fissare tariffe inferiori**



CONTROLLO CARBURANTE - LOCALIZZAZIONE SATELLITARE

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

Affidati ai servizi di localizzazione satellitare di Wi-Tek:

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

A partire da **14€/MESE** - per **INFO** o per un **TEST GRATUITO** visitare il sito **www.wi-tek.it** o scrivere a **info@wi-tek.it**

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

WiTek

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



a tali costi.

Limitando la libertà che gli attori del mercato hanno di determinare il prezzo dei servizi di trasporto merci su strada, ossia restringendo il gioco della concorrenza nel mercato interno europeo, la normativa italiana risulta incompatibile con il diritto UE.

Un terzo aspetto evidenziato, alla luce dei punti precedenti, riguarda il dovere

di collaborazione tra l'Unione europea e gli Stati membri, che obbliga questi ultimi a non "adottare o a non mantenere in vigore provvedimenti, anche di natura legislativa o regolamentare, idonei ad eliminare l'effetto utile delle regole di concorrenza applicabili".

La decisione della Corte di giustizia ha iniziato a produrre i suoi effetti.

Al momento di andare in stampa, infat-

ti, il Ministero dei Trasporti non ha ancora pubblicato l'adeguamento mensile, in relazione all'andamento del costo del carburante, dei costi minimi da applicare ai servizi di trasporto effettuati a settembre.

Un chiaro segnale che i costi minimi potrebbero non essere più aggiornati di mese in mese e dunque non più applicabili.

Costi minimi dell'autotrasporto, una battaglia lunga anni

Giugno 2008

Il regime di determinazione dei costi minimi di sicurezza è introdotto dall'**articolo 83 bis del Decreto-Legge 112/2008**, convertito in Legge 133/2008. La normativa prevede che il corrispettivo dovuto dal committente all'impresa di autotrasporto non possa essere inferiore ai costi minimi aggiornati, stabiliti in base al costo medio del carburante per km di percorrenza e ai costi d'esercizio del trasportatore.

2008 - 2011

L'applicazione dei costi minimi procede a singhiozzi, fra **ritardi della pubblica amministrazione** - che costituisce solo a luglio 2010 l'Osservatorio sull'autotrasporto incaricato di stilare le delibere che stabiliscono i costi minimi - e **divergenze tra associazioni dell'autotrasporto e rappresentanti della committenza**, secondo i quali i costi minimi altro non sono che tariffe minime obbligatorie per il trasporto.

Dicembre 2011

Inizia l'epopea giudiziaria dei costi minimi.

Molte associazioni della committenza, tra cui Confindustria e Confetra, presentano un **ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio**, che ha competenza nazionale, contro l'applicazione del regime dei costi minimi, in quanto lesivo della libertà di concorrenza. Ad auspicare il no del TAR del Lazio anche l'Autorità garante della concorrenza, che ne contesterà la legittimità costituzionale e la compatibilità con la normativa comunitaria.

Gennaio 2012

La prima udienza del **TAR Lazio** sul ricorso della committenza contro il "regime dell'83 bis" **respinge la richiesta di sospensione immediata** delle delibere dell'Osservatorio sull'autotrasporto che fissano i costi minimi, rinviando a giugno l'udienza sul merito.

Giugno 2012

È attesa per il 28 giugno 2012 la decisione del TAR Lazio in merito all'applicazione dei costi minimi dell'autotrasporto. Però **il TAR non decide nulla**, procrastinando ogni decisione al 25 ottobre dello stesso anno. Tutto intanto resta invariato e i costi minimi continuano ad essere applicati.

Novembre 2012

Dopo l'udienza di fine ottobre, si crea grande aspettativa intorno alla data del 15 novembre 2012, quando si attende la sentenza dei giudici amministrativi del Lazio sulla richiesta di sospendere l'efficacia dei costi minimi. Ma **ancora una volta l'udienza del TAR termina con un nulla di fatto**.

Marzo 2013

La "patata bollente" dei costi minimi passa alla Corte di giustizia europea: il 15 marzo 2013 il TAR Lazio emette un'ordinanza con cui rimette la questione nelle mani della Corte UE, sospendendo il giudizio sino alla pronuncia di tale tribunale. In attesa della sentenza, i costi minimi restano in vigore.

Settembre 2014

La Corte di giustizia rileva **l'incompatibilità del regime di fissazione dei costi minimi applicato in Italia e la normativa UE**. Il Ministero dei Trasporti non pubblica l'ultimo aggiornamento dei costi minimi, valevole per settembre.

Malattie professionali dell'autotrasporto

Vi rientra anche l'ernia del disco lombare

Importanti novità per gli autotrasportatori in materia di malattie professionali.

Il Ministro del Lavoro Giuliano Poletti, con Decreto pubblicato in Gazzetta ufficiale lo scorso 12 settembre, ha aggiornato **la lista delle malattie professionali per le quali è obbligatoria la denuncia**, ai sensi dell'art. 139 del Testo Unico per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali.

Ricordiamo che nel 1965 il Decreto del Presidente della Repubblica 1124/65 - il suddetto "Testo Unico" - ha previsto un sistema assicurativo obbligatorio presso l'INAIL per tutelare il lavoratore che contrae una malattia di origine lavorativa.

Quando il lavoratore contrae una ma-

Cos'è una malattia professionale

La malattia professionale è una **patologia contratta nell'esercizio e a causa dell'attività lavorativa** per la quale si è impiegati.

A differenza dell'infortunio sul lavoro, che avviene per "causa violenta" e incide istantaneamente e in modo traumatico sulla salute del lavoratore, la malattia professionale **si sviluppa gradualmente per l'esposizione nel tempo ad uno o più fattori di rischio**.

lattia di questo tipo deve soltanto dimostrare di essere stato adibito ad una lavorazione collegata a quella specifica malattia per potere ottenere le prestazioni previdenziali INAIL.

Infatti, secondo quanto stabilisce l'art. 139 del Testo Unico, **rientrano nella**

copertura INAIL le malattie che si presumono dovute all'attività lavorativa elencate nelle tabelle allegate al Decreto, che nel corso degli anni sono state progressivamente aggiornate.

L'ultimo aggiornamento risale alle scorse settimane, quando il Ministro del Lavoro ha inserito **l'ernia discale lombare nell'elenco delle "malattie la cui origine lavorativa è di elevata probabilità"** (Lista 1), a causa delle "vibrazioni trasmesse al corpo intero per le attività di **guida di automezzi pesanti e conduzione di mezzi meccanici**". In precedenza, invece, tale patologia rientrava fra le "malattie la cui origine lavorativa è di limitata probabilità" (Lista 2), per le quali non vi è obbligo di denuncia all'INAIL.

Cosa cambia? Ora l'ernia del disco lombare è considerata a tutti gli effetti malattia professionale e in quanto tale indennizzabile.



SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

TESSERE CARBURANTE



PAGAMENTO PEDAGGI



PRENOTAZIONE TRAGHETTI



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

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

Via XX Settembre 2, 12100 Cuneo • Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64
Email: info@imprenditorieprofessionisti.it • Web: www.imprenditorieprofessionisti.it



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

Delocalizzare l'attività all'estero

Una forma di evasione fiscale che può costare molto caro

Un'azienda italiana che apre una sede all'estero pur continuando ad operare in Italia ha l'obbligo di versare le imposte all'Era-

rio italiano. È quanto chiarisce la **Corte di Cassazione** con la sentenza 38027 depositata il 16 settembre scorso, che si pronuncia su un caso eclatante di "esterovestizione", con protagonista un'impresa sita all'estero ma con stabile organizzazione logistica in Italia, rea di aver evaso il Fisco italiano. All'origine del procedimento penale conclusosi con il pronunciamento della Cassazione, una verifica fiscale della Guardia di Finanza presso **un'azienda di trasporti italiana**, da cui è emerso che il suo amministratore aveva costituito anche **un'altra società di autotrasporto con sede a Capodistria, in Slovenia.** Aveva poi predisposto tra le due società un contratto di fornitura di servizi di autotrasporto merci, in base a cui la società slovena forniva propri autisti e trattori stradali alla società italiana per il traino dei suoi semirimorchi ed effettuava servizi di trasporto secondo le indicazioni dell'azienda italiana. Quest'ultima teneva le redini del coordinamento logistico, telematico e satellitare della flotta della società estera. L'azienda slovena svolgeva la propria attività di trasporto quasi esclusivamente per la società italiana, la quale si limitava a fatturare i clienti finali. L'amministratore delle due società vedeva così ridotti notevolmente i costi del trasporto, in quanto soggetti al re-

gime sloveno, molto più favorevole sia per i costi del personale che per gli oneri contributivi.

La Corte di Cassazione ha confermato la **condanna ad un anno di reclusione** - già inflitta dal Tribunale di primo grado e dalla Corte di Appello - **al titolare delle due società, per mancato versamento delle dovute imposte allo Stato Italiano** per gli anni 2005, 2006 e 2007. La Cassazione riconosce, infatti, che **l'azienda slovena altro non è che è una società esterovestita**, avendo stabile organizzazione in Italia e non a Capodistria, dunque essendo gestita di fatto dalla società italiana, con conseguente obbligo di presentazione della dichiarazione annuale IVA.

Ecco, più in dettaglio, gli elementi che i giudici della Cassazione hanno rilevato come prove essenziali per dimostrare l'esterovestizione, dunque l'evasione fiscale, della società con sede in Slovenia:

- il ritrovamento presso la sede della società italiana di documenti, in originale, riguardanti attività della società slovena;
- la presenza dei trattori stradali della società slovena parcheggiati presso la sede di quella italiana;
- l'apertura di un conto corrente di cui era titolare la società slovena presso una banca italiana e l'invio degli estratti conto alla società italiana;
- le dichiarazioni dei dipendenti che confermavano la gestione dell'attività dell'azienda slovena da parte della ditta italiana.

Cos'è l'esterovestizione

L'esterovestizione di una società italiana, che opera sul territorio nazionale, è la **fittizia localizzazione della sua sede all'estero, solitamente in un Paese con regime fiscale più vantaggioso.**

Obiettivo? Sottoporre gli utili aziendali ad una minore tassazione, sottraendoli alla disciplina tributaria dell'Italia, Paese di reale appartenenza.

Questa pratica, che comporta una delocalizzazione di ricchezza finanziaria all'estero, è una forma di **evasione fiscale** internazionale cui sempre più spesso le aziende italiane ricorrono, aprendo sedi nei Paesi dell'Est europeo, a fiscalità privilegiata.



Ritardo nei pagamenti, ecco i nuovi interessi di mora applicabili

In virtù del D. Lgs. 231/2002, l'impresa di autotrasporto ha diritto agli **interessi moratori in caso di mancato rispetto da parte del committente dei termini pattuiti** per il pagamento delle fatture, che comunque non devono superare i 60 giorni dalla loro data

di emissione.

A fine luglio il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha aggiornato la percentuale degli interessi di mora che l'autotrasportatore può applicare in caso di ritardo pagamento delle fatture nel secondo semestre 2014,

sulla base del nuovo "tasso di riferimento" (ossia il tasso di interesse applicato dalla Banca centrale europea alle sue operazioni di rifinanziamento) valevole dal 1° luglio al 31 dicembre 2014, pari allo 0,15%.

Poiché - secondo quanto pre-

visto dall'art. 83 bis, comma 13 della Legge 133/2008 e dagli artt. 2 e 5 del D. Lgs. 231/2002 - tale tasso deve essere maggiorato di altri otto punti percentuali, **l'interesse moratorio applicabile nel secondo semestre 2014 arriva all'8,15%.**

Iscrizione 2014 all'Albo autotrasporto

Restano irrisolte le difficoltà di versamento quote

Il sistema informatico di versamento delle quote di iscrizione 2014 all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, terminata la scadenza di pagamento prevista per il 31 dicembre 2013, **non dà ancora segni di vita.**

La scadenza di fine 2013 era stata fissata dalla delibera - pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 256 del 31 ottobre 2013 - con la quale il Comitato Centrale dell'Albo stabiliva le quote che le aziende avrebbero dovuto versare per l'iscrizione all'Albo per l'anno 2014, attraverso un versamento online.

Eppure, **terminata da 9 mesi la scadenza**, restano molte le imprese di autotrasporto merci che si ritrovano impossibilitate ad effettuare il versa-

mento indispensabile per il regolare esercizio dell'attività. Impossibile, quindi, presentare anche agli enti provinciali competenti l'evidenza dei versamenti effettuati.

Ricordiamo che il **sistema telematico di pagamento delle quote annuali** - operativo sul sito istituzionale dell'Albo ed effettuabile unicamente mediante carta di credito Visa, Mastercard, Postepay o BancoPosta - è stato introdotto per ridurre i costi troppo onerosi del tradizionale sistema di pagamento, che avveniva (fino al 2012) attraverso bollettino postale o bonifico bancario.

Il Comitato centrale dell'Albo nella delibera di fine 2013 stabilisce che "qualora il versamento non venga effettuato entro il termine del 31 dicembre 2013,

l'iscrizione all'Albo sarà sospesa con la procedura prevista dall'art. 19, punto 3, della legge 6 giugno 1974, n. 298".

Dunque, se da un lato l'Albo impone scadenze ben definite, dall'altro lato è l'organo stesso a non fornire gli strumenti necessari agli autotrasportatori che ancora non sono riusciti a versare le quote per problemi di natura tecnica sul sito web dell'Albo, per regolarizzare la propria posizione.

Anche il mondo associativo denuncia la **manca di informativa dell'Albo**, che **crea disagi e disfunzioni a discapito della categoria.**

In particolare, Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano chiedono un immediato intervento che restituisca trasparenza all'organo direttivo dell'Albo.

La Responsabilità dell'Amministratore nelle PMI

L'importanza di avere una copertura D&O

a cura di Carlo De Simone, Chief executive officer di European Brokers S.r.l.

Si sente spesso parlare di PMI (Piccole Medie Imprese) anche se in pochi hanno chiara la dimensionalità di queste strutture. Nell'Unione Europea rappresentano quasi il 99% del totale ed impiegano

circa 65 milioni di persone. Per rientrare in questa definizione l'UE prevede che l'azienda abbia un numero di occupati inferiore a 250 e un fatturato minore di 50 milioni di euro.

In Italia le PMI costituiscono la trama

fondamentale del sistema economico nazionale ed assorbono quasi l'82% del totale degli addetti, generando il 60% del valore delle esportazioni ed oltre il 70% del Prodotto interno lordo. Ma ancora di più **rappresentano im-**



Volvo Truck Center

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

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

Strada Ronco, 19
Tortona (AL)
Tel. 0131862618

SCOPRI LA NUOVA GAMMA DI VOLVO TRUCKS

Volvo Trucks. Driving Progress



prenditori che difficilmente delegano le decisioni, che in genere tramandano l'attività di padre in figlio e lavorano più di 10 ore al giorno impegnandosi con tutte le forze nell'attività e nella riduzione delle spese. Tuttavia **molto spesso queste aziende e soprattutto i loro amministratori tralasciano un aspetto molto importante della propria attività: la responsabilità e il controllo interno.**

Si ritiene infatti che queste attenzioni spettino esclusivamente alle grandi Aziende, ma a far chiarezza qualche anno fa ci ha pensato una normativa a volte poco conosciuta ai piccoli e medi imprenditori.

Il Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231 ha introdotto per la prima volta nell'ordinamento del nostro Paese la **responsabilità in sede penale delle Aziende**, che si aggiunge a quella della persona fisica che ha realizzato materialmente il fatto illecito.

Molti amministratori o dirigenti inoltre ritengono erroneamente di essere tutelati dal contratto che li lega alla società. In realtà il contratto stipulato tra la società e gli amministratori regola solo in parte i profili di responsabilità tra le parti che l'hanno stipulato (essendo comunque la materia chiaramente regolata dal codice civile) e lascia invece esposti gli amministratori alle richieste di risarcimento da parte di terzi (quali potrebbero essere anche i singoli soci della società presso la quale gli amministratori operano).

L'ampliamento della responsabilità mira a coinvolgere nella punizione di taluni illeciti penali il patrimonio delle Aziende e, in definitiva, gli in-

teressi economici dei soci, i quali, fino all'entrata in vigore della legge in esame, non pativano conseguenze dalla realizzazione di reati commessi, con vantaggio della società, da amministratori e/o dipendenti. Il principio di personalità della responsabilità penale li lasciava, infatti, indenni da conseguenze sanzionatorie, diverse dall'eventuale risarcimento del danno, se ed in quanto esistente.

L'art. 6 dell'ex D. Lgs. 231/01 contempla tuttavia una forma di **"esonero" da responsabilità dell'ente se si dimostra**, in occasione di un procedimento penale per uno dei reati considerati, di aver adottato ed efficacemente attuato Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo idonei a prevenire la realizzazione degli illeciti penali considerati (**Sistema di Controllo Interno**).

Il sistema prevede inoltre l'istituzione di un Organo di Vigilanza interno all'ente con il compito di vigilare sull'efficacia reale del modello.

Il Sistema di Controllo Interno deve garantire che il rischio di commissione dei reati sia ridotto ad un livello "accettabile", pertanto deve essere rappresentato da un sistema di prevenzione tale da non poter essere aggirato se non "fraudolentemente" (per quanto concerne i reati di tipo doloso).

Ciò richiede una serie di attività tese a valutare e rendere continuamente aggiornato il modello organizzativo non più solo in un'ottica di efficacia ed efficienza gestionale, bensì con riferimento alla capacità del modello di evitare la commissione di reati nello svolgimento dell'attività di impresa. Il sistema prevede un obbligo di aggiornamento co-

stante.

Una **polizza D&O (Directors & Officers)** può, quindi, rivelarsi molto utile in questi frangenti **per mettere al sicuro il patrimonio personale degli amministratori da potenziali rischi.**

Il costo anche di un sinistro medio / piccolo in termini di spese legali si aggira sui 70-100.000 euro, un importo che, può essere significativo sui conti personali di un manager. Soprattutto se comparato ad un costo veramente esiguo di una copertura D&O.

L'attività del broker e del nostro **Consorzio Insieme di Più** si distingue per la forte attenzione alla salute dell'imprenditore e della sua azienda, non solo nella forma fisica e nella tutela dei casi di sua indisponibilità ma soprattutto nell'attenzione ai beni e patrimonio aziendale e nel monitoraggio dei rischi finanziari, industriali e organizzativi al fine di minimizzarli e trasferirli al mercato assicurativo.

L'approccio prevede l'analisi del contesto aziendale per evidenziare dove (in quale area/settore di attività) e secondo quali modalità si possono verificare eventi pregiudizievoli.

A questo punto in collaborazione con le figure chiave aziendali e i consulenti esterni dell'azienda si passa alla definizione del Modello Organizzativo, che terrà conto delle indicazioni giurisprudenziali, mappando le attività sensibili e formalizzando le procedure.

Non meno importante è la fase relativa alla formazione del personale e alla sensibilizzazione interna illustrando le regole e le ragioni di opportunità e comunicando costantemente con gli *stakeholder*.

Carta di Qualificazione Conducente

Ecco gli aggiornamenti delle scadenze di validità

La **CQC che si consegue o rinnova mediante frequenza di un corso di qualificazione/aggiornamen-**

to e superamento del relativo esame, torna ad avere validità quinquennale.

Ricordiamo che nell'agosto del 2013, un Decreto dirigenziale del Ministero dei Trasporti aveva introdotto una proroga di due anni della validità della CQC. Stabilita, infatti, che i conducenti che hanno frequentato i corsi di formazione periodica avrebbero potuto rinnovare la CQC non dopo i cinque anni regolamentari, ma dopo sette anni (ossia nel 2020, anziché nel 2018, per il trasporto persone e nel 2021, anziché nel 2019, per il trasporto merci).

Ma con il Decreto ministeriale dello scorso 10 giugno - pubblicato in Gazzetta Ufficiale a fine luglio - il Capo del Dipartimento Trasporti del Ministero Amedeo Fumero ha soppresso l'estensione a due anni della validità della CQC.

Perché questo **dietrofront**? Perché la proroga di due anni introdotta dal Ministero contrastava con i tempi indicati dalla Direttiva europea 2003/59/CE, pari a cinque anni, per il rinnovo della validità del certificato di idoneità professionale comprovante la qualificazione iniziale o la formazione periodica del conducente, corrispondente alla nostra CQC.

Per sospendere la procedura di infrazione aperta contro il nostro Paese - per violazione della Direttiva comunitaria - **la sca-**



denza della CQC è stata ripristinata da sette a cinque anni e i termini tornano ad essere:

- il 9 settembre **2018** per il trasporto di **persone**;
- il 9 settembre **2019** per il trasporto di **cose**.

Al momento di andare in stampa restiamo in attesa che la Direzione Generale per la Motorizzazione indichi le procedure necessarie per conformare alla ripristinata scadenza quinquennale i documenti comprovanti il rinnovo di validità CQC fino al 2020 e 2021.

Qual è, invece, la scadenza per il primo rinnovo di validità delle **CQC rilasciate per documentazione**?

Per tutti i conducenti che hanno ottenuto la CQC per documentazione, ossia che non hanno ancora svolto il primo corso di formazione periodica, non si applicano le disposizioni del Decreto ministeriale del 10 giugno 2014. Continuano, dunque, ad

essere valide come date di scadenza per il rinnovo CQC:

- il 9 settembre **2015** per il trasporto di **persone**;
- il 9 settembre **2016** per il trasporto di **cose**.

Ciò vale anche se sul documento sono riportate come scadenze di validità le date del 9 settembre 2013 e del 9 settembre 2014.

A chiarirlo è una circolare ministeriale del 14 agosto scorso, con cui il Direttore generale per la Motorizzazione Maurizio Vitelli ha precisato che al conducente titolare di CQC con scadenza di validità fissata al 2013 (trasporto persone) o al 2014 (trasporto cose), che proceda al rinnovo di validità della patente di guida o chiedi un duplicato della stessa o della CQC, sarà rilasciata una **patente CQC** con sopra indicata la nuova data di scadenza di validità del 2015 (trasporto persone) o del 2016 (trasporto cose).

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

UN LIBRO MATRICOLA DEDICATO, A CONDIZIONI DI SICURO INTERESSE

Contattateci al numero **348.8827231**:

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



Consorzio IDP



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**

Contributi annuali all'autotrasporto

La bocciatura della Corte dei Conti

I fondi pubblici assegnati annualmente all'autotrasporto - esclusi i contributi per la riduzione delle accise sul carburante - sono stati esaminati dalla **Corte dei Conti**, che ha posto diversi dubbi sulla loro efficacia. È quanto emerge dalla relazione sulla gestione delle risorse, pari a 373,6 milioni di euro, che la Legge 183/2011 ha destinato all'autotrasporto per il 2012. La Corte dei Conti ha verificato come siano state amministrate le suddette risorse tra i vari capitoli di spesa, rilevando che la complessa gestione dello stanziamento dei fondi genera **gravi ritardi di assegnazione alle aziende del comparto**.

La lentezza maggiore è stata accertata per l'erogazione dell'**ecobonus** - il contributo a favore delle imprese di autotrasporto che scelgono le "autostrade del mare" alle vie di terra, ossia che effettuano viaggi su rotta marittima - di cui peraltro la Corte dei Conti rileva l'incompatibilità con il diritto comunitario. Altri ritardi gravosi, emersi nella relazione della Corte, sono stati constatati per i fondi destinati alla **formazione professionale**, "ove sono state accorpate le risorse destinate al 2011 e al 2012", e alla **riduzione compensata dei pedaggi autostradali**, "che hanno fatto registrare uno scostamento temporale di natura strutturale di circa tre anni". Anche in merito ai fondi destinati alla **deduzione forfettaria di spese non documentate** per gli autotrasportatori monoveicolari, la Corte ha rinvenuto delle anomalie, per via di problemi di quantificazione e copertura finanziaria che non hanno consentito l'elaborazione di una stima attendibile di verifica. Analogo discorso per il **rimborso della quota versata a titolo di contributo al Servizio Sanitario Nazionale sui premi di assicurazione RC**, per il quale si sono verificati disguidi relativi ai controlli ed è "emersa la necessità di garantire procedure idonee a monitorare il rispetto degli stanziamenti di bilancio".

In conclusione, la Corte dei Conti evidenzia le problematiche operative delle misure di sostegno all'autotrasporto,

alle quali si aggiunge la constatazione che **tali interventi non sono altro che "rimborsi di spese correnti"**.

Tali caratteristiche rendono gli ingenti aiuti al settore **"misure passive di sostegno"**, ormai strutturali nelle dinamiche produttive, **anziché strumenti di rilancio e sviluppo del settore in un'ottica di medio e lungo termine**.



Fondi 2014, facciamo il punto

Il Decreto interministeriale che ripartisce i fondi all'autotrasporto per il 2014, firmato lo scorso maggio, è ancora **in attesa di registrazione** da parte della Corte dei Conti. Nel frattempo, comunque, sono stati emanati i Decreti che definiscono le modalità di erogazione dei contributi per:

- **Formazione professionale**

Sono **10 i milioni di euro** destinati alle iniziative formative delle imprese di autotrasporto merci per conto terzi, aventi ad oggetto la gestione d'impresa, le nuove tecnologie, la sicurezza stradale e sul lavoro. Dal 9 settembre è possibile proporre le domande di accesso ai contributi, erogabili fino ad un massimo di 150.000 euro a impresa.

Il termine ultimo di presentazione delle domande al Ministero, inizialmente fissato al 15 settembre 2014, è stato prorogato di un mese.

- **Investimenti in veicoli ecologici**

15 milioni di euro sono stati destinati nel 2014 agli autotrasportatori che investono nell'acquisizione, anche mediante leasing, di: a) autoveicoli nuovi di fabbrica a trazione alternativa a gas naturale o biometano, di massa complessiva a pieno carico da 3,5 a 7 ton oppure pari o superiore a 16 ton; b) semirimorchi nuovi di fabbrica per il trasporto intermodale (strada-mare, strada-ferro). Sono finanziabili gli **investimenti avviati a partire dal 19 settembre e conclusi entro il 31 maggio 2015**.

Le **domande di ammissione** ai contributi si possono presentare al Ministero dal 19 settembre **fino al 30 novembre 2014**.

- **Pedaggi autostradali**

Sono stati stanziati **131,9 milioni di euro** per la riduzione compensata dei pedaggi, parte dei quali saranno utilizzati per completare le procedure relative agli anni 2011 e 2012, mentre i fondi per i pedaggi 2013 saranno erogati con le risorse disponibili per il 2015.

Gli stanziamenti dichiarati disponibili per il rimborso dei pedaggi 2014 - che come sempre varierà in base alla classe dei veicoli (**Euro 3 o superiore**) e al fatturato globale annuo realizzato sulla rete autostradale - sono oltre 60 milioni di euro. Al momento di andare in stampa non sono state fornite altre informazioni circa la modalità di erogazione di tali risorse.

Su trasportonotizie.com trovate maggiori dettagli sulle modalità di erogazione dei fondi 2014 all'autotrasporto

Decreto "Sblocca Italia"

Autotrasporto grande escluso

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, il 13 settembre scorso, del Decreto-Legge 133/2014 "Sblocca Italia", volto a ridare slancio al Sistema-Paese, i sospetti sono diventati realtà: **l'autotrasporto è stato totalmente escluso**.

A fine agosto era stata approvata una bozza di Decreto che conteneva importanti provvedimenti a favore del comparto, in materia di **cabotaggio abusivo**.

Nello specifico, uno degli interventi previsti modificava l'art.46-bis della Legge 298/1974, disponendo l'inversione dell'onere della prova per la dimostrazione della regolarità del trasporto di cabotaggio. Così, il vettore straniero che non presentasse la documentazione completa "a bordo ed esibita ad ogni controllo", sarebbe stato considerato abusivo.

Inoltre la "non corrispondenza fra le registrazioni del tachigrafo o altri elementi relativi alla circolazione e le prove documentali" avrebbe costituito fonte di prova del trasporto non regolare, sanzionabile in quanto abusivo.

Ma poi, **il pacchetto di norme** che inasprivano le sanzioni per il cabotaggio abusivo **è scomparso dal testo definitivo del Decreto**. Insomma, ancora un nulla di fatto per l'autotrasporto italiano, che vede negarsi l'ennesimo provvedimento a suo favore senza alcuna spiegazione.

Una mancanza che si fa ancora più pesante, considerando la crisi che sta vivendo la categoria.

Nello "Sblocca Italia" restano perlomeno le misure riguardanti infrastrutture strategiche del trasporto.

In questo ambito, il Decreto sostiene la **semplificazione burocratica** e la **cantierabilità delle opere**, sbloccando quelle già finanziate per far partire i cantieri o immettendo nuove risorse a condizione che i cantieri aprano entro date certe nell'arco di dieci mesi dall'approvazione del Decreto.

Lo Sblocca Italia, inoltre, sostiene **l'aumento degli investimenti privati in infrastrutture autostradali** attraverso

Le opere infrastrutturali che partiranno

- **Infrastrutture ferroviarie:** Napoli-Bari, Palermo-Catania-Messina, Verona-Padova, Terzo Valico dei Giovi, Tunnel del Brennero, Lucca-Pistoia, soppressione dei passaggi a livello nel tratto pugliese della Bologna-Lecce
- **Infrastrutture viarie:** Trieste-Venezia, quadrilatero Umbria-Marche, statale 131 e 291 in Sardegna, Pedemontana piemontese, Statale internazionale 340 (Tremezzina), Statale Telesina e statale 212 in Campania, due lotti sulla Salerno-Reggio in Calabria, l'asse Gamberale-Civitaluparella in Abruzzo
- **Opere nelle grandi aree urbane:** Torino (passante ferroviario e metropolitana), Firenze (tramvia), Roma (metropolitana), Napoli (metropolitana)
- **Aeroporti:** Malpensa, Venezia, Genova, Firenze, Fiumicino, Salerno



la revisione e quindi l'eventuale allungamento delle concessioni con la contestuale **moderazione degli incrementi tariffari dei pedaggi autostradali**. **Deboli novità anche in materia portuale**. L'accennata razionalizzazione del numero di Autorità portuali - che da 24 dovevano passare a 15 - non si è vista.

Al suo posto, per promuovere **l'intermodalità del traffico merci**, è stato rilanciato (l'ennesimo) "Piano strategico nazionale della portualità e del-

la logistica", in base a cui le Autorità portuali dovranno presentare alla Presidenza del Consiglio - entro trenta giorni dall'entrata in vigore della Legge di conversione del Decreto "Sblocca Italia" - un resoconto degli interventi e dei progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi cronoprogrammi e piani finanziari. Il Governo selezionerà fra quelli proposti i più urgenti da realizzare.

Attendiamo ora la **conversione del Decreto in Legge** da parte delle Camere.

Mega trucks e corridoi merci in Europa

Le priorità nell'agenda italiana del Semestre di Presidenza UE

A inizio settembre i Ministri italiani hanno presentato e discusso in tutte le Commissioni del Parlamento europeo le priorità del **Semestre di Presidenza italiana del Consiglio dell'Unione europea**, iniziato il 1° luglio scorso.

Vediamo quali sono le questioni in tema di trasporti cui il nostro Governo intende dare impulso e slancio a livello comunitario sino a fine anno, quando scoccherà il termine per la Presidenza di turno UE del nostro Paese.

Il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi ha illustrato l'agenda italiana alla Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo, guidata dal neo Presidente Michael Cramer.

Lupi ha introdotto la discussione evidenziando che **il trasporto e le infrastrutture di trasporto costituiscono priorità vitali per la crescita e lo sviluppo**.

È quanto riporta anche il programma scritto della Presidenza italiana "Europa, un nuovo inizio", in cui il nostro Governo indica di voler contribuire al raggiungimento dell'obiettivo principale della **creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti**, considerando

che infrastrutture e trasporti svolgono un ruolo rilevante nel garantire crescita economica, creare occupazione e aprire il mercato.

Lupi ha annunciato alla Commissione Trasporti del Parlamento di Bruxelles che la Presidenza italiana UE mira a completare quanto prima i negoziati tra Consiglio dell'UE e Parlamento europeo sulla questione dei cosiddetti "mega trucks", ossia sulla proposta di **modifica della Direttiva UE relativa a peso e dimensioni dei veicoli commerciali** e delle norme di applicazione transfrontaliera.

Sempre nel settore dei trasporti stradali, si legge nel programma generale "Europa, un nuovo inizio", la Presidenza italiana all'Unione europea si concentrerà sul **rafforzamento del trasporto intermodale** con l'obiettivo di ridurre i consumi energetici e le emissioni di CO₂. Promuoverà anche una **ridefinizione del progetto TEN-T, passando da singole reti ferroviarie e marittime a reti stradali e nodi** (porti, interporti e aeroporti). Obiettivo? Gestire in maniera efficiente ed economicamente sostenibile i **corridoi merci prioritari**.

La Presidenza italiana, ha proseguito

Lupi, si propone di riavviare e consolidare i lavori con il Parlamento sul pilastro tecnico e politico del **"Quarto Pacchetto ferroviario"** - insieme di proposte normative mirate all'apertura dei mercati ferroviari nazionali e all'armonizzazione tecnica nel settore ferroviario a livello europeo.

Infine, in tema di trasporto aereo, le proposte sul **Cielo unico europeo (CUE)** avranno un grande impatto sullo scenario del settore industriale e la Presidenza, ha dichiarato il Ministro, incoraggerà il dibattito sul pacchetto dell'aggiornamento delle regole sul CUE, denominato SES2+.



Vertice UE: reti di trasporto in Europa, avanti tutta!

Ma dei risvolti per l'autotrasporto i Ministri non parlano

Noi di TN Trasportonotizie abbiamo partecipato alla conferenza stampa conclusiva del Vertice dei **Ministri dei Trasporti europei, riuniti a Milano il 16 e 17 settembre scorsi** in occasione del Semestre di Presidenza italiana del Consiglio dell'Unione europea.

Ad esporre i risultati della due giorni di lavori il nostro Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, Presidente in carica del Consiglio dei Ministri UE dei Trasporti, e Siim Kallas, Commissario europeo ai

Trasporti uscente - ricordiamo infatti che la scorsa settimana è stato nominato nuovo Commissario ai Trasporti lo sloveno Mzros Sefcovic.

Tre sono state le questioni affrontate dal Vertice informale di Milano, le cui conclusioni dovranno trovare un riscontro formale nel Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'8 ottobre e del 3 dicembre: **la programmazione dei corridoi di trasporto trans-europei, la governance di tali infrastrutture e le risorse finanziarie necessarie** alla realizzazione

delle opere.

Il **Ministro Lupi** ha da subito esposto il giudizio comune dei Ministri UE estremamente positivo per il lavoro di pianificazione e programmazione delle reti infrastrutturali di trasporto nell'Unione europea, svolto nei cinque anni di "governo" Kallas alla Commissione.

"Finalmente dai 31 corridoi transeuropei inizialmente previsti, siamo passati a **nove corridoi di trasporto strategici**, ognuno dei quali assegnato ad un Coordinatore europeo, garante della realiz-

zazione dell'intera opera".

La riduzione del numero di corridoi ha portato all'**identificazione definitiva delle reali priorità infrastrutturali**, "determinanti per la crescita, l'occupazione e gli investimenti in Europa".

La designazione dei Coordinatori si rivelerà essenziale, a detta del Ministro Lupi, per la **governance** dei corridoi, ossia per meglio organizzare e guidare in un'unica direzione i lavori di ogni singolo Stato coinvolto nella realizzazione di un corridoio paneuropeo. Il tutto ha l'obiettivo di "garantire la **certezza dell'avanzamento dei lavori**".

Tra meno di un mese, secondo le conclusioni del Vertice milanese, saranno presentati i piani economici e finanziari di lavoro per ogni Corridoio. Conosceremo, dunque, in dettaglio le ricadute previste per ogni Corridoio e le risorse puntuali e necessarie da investire nelle diverse tratte, Paese per Paese.

Quanto ai finanziamenti, "l'ammontare complessivo degli investimenti 2014-2020 per i 9 corridoi è pari a **500 miliardi di euro**" - ha dichiarato il Ministro Lupi - di cui 26 messi a disposizione dalla Commissione europea tramite il CEF. Oltre il 70 % delle risorse dovrà essere investito dai singoli Paesi o reperito sul mercato attraverso gli investitori privati".

"Tutto è pronto", ha confermato il **Commissario Kallas**. Dopo aver definito la programmazione e la **governance** dei

corridoi TEN-T e discusso gli strumenti di finanziamento pubblici e privati, **non resta che passare alla fase attuativa**. "La realizzazione non sarà agevole - ha riconosciuto Kallas - ma la Commissione europea farà la sua parte e agli Stati chiediamo maggiore coinvolgimento nei progetti transfrontalieri".

Queste le principali conclusioni del Consiglio dei Ministri di Milano dedicato alle infrastrutture e ai trasporti in Europa, dalle quali **non emerge che al Vertice si sia parlato di trasporto su strada, che pure si aggiudica la fetta più importante della movimentazione delle merci in Italia e non solo**.



Sarà lo slovacco Sefcovic il nuovo Commissario europeo ai Trasporti

Il neo Presidente della Commissione europea Jean-Claude Juncker ha scelto i Commissari del nuovo esecutivo comunitario e i rispet-



tivi portafogli tra i candidati presentati dai Paesi membri dell'UE.

L'annuncio dell'assegnazione delle nomine è arrivato a settembre, dopo settimane di trattative.

È **Maros Sefcovic** il nuovo **Commissario designato ai Trasporti e allo Spazio**, che succede all'estone Siim Kallas.

48 anni, politico slovacco socialdemocratico, Sefcovic è **Vicepresidente uscente della Commissione europea**, con mandato per le relazioni

interistituzionali e l'amministrazione dal 2010.

Sefcovic farà parte del **Project team "Lavoro, crescita e investimenti"** guidato dal già Commissario agli Affari economici Jyrki Katainen e composto, oltre che da Sefcovic, dai Commissari Guenther Oettinger (Economia digitale e società), Pierre Moscovici (Affari economici e finanziari), Corina Cretu (Politiche regionali), Jonathan Hill (Stabilità finanziaria), Elzbieta Bienkowska (Mercato interno e industria), Mi-

guel Arias Canete (Clima ed energia). Ora la nuova squadra di Governo deve passare **al vaglio dell'Europarlamento** e superare un voto di approvazione collettiva nella seduta plenaria di ottobre.

In seguito a tale approvazione la nuova Commissione sarà nominata formalmente dal Consiglio europeo.

Fino al 31 ottobre 2014 resta in carica la Commissione Barroso e, dunque, anche il Commissario ai Trasporti Siim Kallas.

Multe sulle targhe estere in aumento Ma l'autotrasportatore italiano è sempre il più controllato

I vettori stranieri sono più controllati rispetto al 2013.

È quanto rileva una **relazione della Polizia Stradale** presentata durante la Commissione per la sicurezza stradale nel settore dell'autotrasporto, lo scorso 25 settembre.

Il primo semestre del 2014 ha visto un aumento di targhe estere controllate rispetto al medesimo periodo del 2013, facendo registrare un incoraggiante + 16%.

Nonostante ciò, rimane l'enorme sproporzione tra i controlli effettuati su vettori italiani e quelli svolti sugli stranieri. A parlare sono i dati, secondo cui nel primo semestre 2014 quasi **140.000 veicoli italiani** sono stati oggetto di controllo, contro soli **18.000 vettori esteri**.

Il Nord-Est risulta essere l'area maggiormente controllata, data la sua vicinanza con i Paesi dell'Est europeo, in cui è più diffusa la pratica del trasporto in regime di cabotaggio irregolare.

Tra le sanzioni comminate tra gennaio e giugno 2014, si riscontra un aumento dell'8% rispetto al primo semestre 2013 per infrazioni legate al **trasporto abusivo**.

Aumentano notevolmente anche le violazioni in materia di **copertura assicurativa** (+ 36%).

Più in dettaglio, per quanto riguarda i **trasporti su veicoli commerciali**, su



943 violazioni riscontrate, il 54% si riferisce al trasporto internazionale abusivo di cose in conto terzi; il 31,2% è costituito dalle infrazioni relative all'esercizio abusivo della professione dell'autotrasportatore.

La restante parte riguarda la commissione di trasporto da parte dell'impresa ad un autotrasportatore abusivo.

Per quanto concerne i **trasporti eccezionali**, tra gennaio e giugno 2014 sono state accertate 1483 violazioni - in leggera diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2013 (quando erano state 1500) - comminate sulla base dell'art. 10 del Codice della Strada, che disciplina le autorizzazioni e lo svolgi-

mento dei trasporti in regime di eccezionalità.

Anche i controlli della Polstrada effettuati con i Centri Mobili di Revisione (CMR) sono aumentati nel primo semestre 2014 e le infrazioni accertate hanno comportato un incremento nei ritiri delle carte di circolazione.

Sono stati infine esposti i risultati del primo semestre di quest'anno dell'Operazione Alto Impatto, avviata in materia di trasporto professionale di merci e persone, trasporto di animali vivi, assicurazioni RC ed uso di alcol e droga alla guida.

In particolare, nei primi sei mesi del 2014 sono stati controllati quasi 6.000

veicoli trasportanti animali vivi, con 3500 violazioni registrate per un totale sanzionato di quasi 500.000 euro. In conclusione, senza dubbio **sono po-**

sitivi i timidi segnali di un aumento di controlli sui vettori stranieri. Ma occorre fare di più, per porre fine alle infrazioni di quei trasportatori esteri

che transitano liberamente in territorio italiano, pur svolgendo attività irregolare, a danno dei nostri autotrasportatori onesti e dell'Erario italiano.

Autovelox solo su tratti specifici Il potere del Prefetto in materia

a cura di Biagio Fabrizio Carillo e Vincenzo Giallongo, esperti di investigazioni criminologiche

Le complicate **questioni giudiziali legate all'impiego del cosiddetto autovelox** da parte degli

operatori deputati al controllo stradale, sono spesso sorte proprio in relazione al loro impiego su specifici tratti stradal

non ritenuti adatti alla loro installazione. Tutto ciò è stato ed è oggetto di un complicato dibattito, che di frequente solleva dubbi interpretativi e genera disagio tra gli autotrasportatori e più in generale tra gli utenti della circolazione stradale.

L'oggetto dei ricorsi al TAR è molte volte provocato da una **incongrua taratura degli apparecchi a limiti di velocità difficili da rispettare** ma più in generale sul loro effettivo **posizionamento in zone non adeguate**.

Al riguardo, proprio in relazione alla loro installazione è di recente intervenuta una Sentenza del Consiglio di Stato (Sentenza nr. 4321 del 26 agosto 2014, sezione III) la quale ha consentito che il **Prefetto** del luogo possa rimuovere dall'elenco delle reti viarie previ-

ste, alcuni tratti stradali non ritenuti più adatti al particolare rilevamento automatico, naturalmente motivandolo con **ragioni di opportunità**.

È il risultato della Sentenza sopracitata la quale ha ribadito che **l'installazione di tali controllori automatici non sia la regola ma un'eccezione**.

La vicenda era sorta al riguardo in un comune della regione Molise che aveva presentato un ricorso al Tar avverso la decisione del Prefetto, il quale aveva eliminato da quelle liste autorizzate per tali controlli autovelox, uno specifico tratto di strada di interesse comunale.

La Prefettura aveva successivamente avanzato ricorso ai giudici del Tar che hanno accolto la doglianza.

In sintesi, il risultato finale è che il Prefetto può eliminare, motivandolo, uno specifico tratto stradale dall'elenco di quelli previsti per la rilevazione automatica della velocità e decidere dove sia opportuno riposizionarlo in relazione alle condizioni effettive del tratto.



SOGGETTO ABILITATO DAL MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI

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

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

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

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

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



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

Errete

**carburanti
caffè
car wash**

Sedi operative:
S.P. 12 km - Zona Industriale
12082 CHERASCO (CN)
S.P. 7 - Via Bergoglio, 25
12082 CHERASCO (CN)
Tel. +39 0172 487127
Info@errtre carburanti.com

CARTE CARBURANTE
CARTE PREPAGATE
BUONI CARBURANTE
CARTE CARWASH

Cabotaggio abusivo, mestiere usurante, dual fuel

Ecco le proposte del Disegno di Legge firmato dal Sen. Susta

I Sen. Gianluca Susta, componente della 8ª Commissione Lavori pubblici al Senato, ha presentato lo scorso 4 settembre un Disegno di Legge su "misure di sicurezza e lotta al cabotaggio illegale in materia di trasporti".

Il Disegno di Legge contiene anche la "delega al Governo per la predisposizione di incentivi al combustibile ecologico".

L'iniziativa legislativa del Sen. Susta recepisce le proposte contenute nella piattaforma di rilancio per l'autotrasporto di Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano.

Nell'intervista che segue trovate riassunti i punti salienti del Disegno di Legge. Primo fra tutti, il contrasto al cabotaggio irregolare e al dumping sociale, che rendono sleale la concorrenza tra vettori italiani ed esteri nel mercato europeo.

Poi la proposta di riconoscere l'attività dell'autotrasportatore come mestiere usurante. Infine, la proposta di incentivare la riconversione degli automezzi verso forme di alimentazione "dual fuel".



1) Sen. Susta, quali istanze l'hanno condotta a presentare un Disegno di Legge con misure di sicurezza stradale e di lotta al cabotaggio abusivo?

La crisi che negli ultimi anni ha colpito le economie avanzate, abbinata alla accentuata competizione avviata con l'apertura delle frontiere e proseguita con l'intensificarsi degli scambi commerciali transfrontalieri, sta creando uno scenario di estrema competitività in cui il trasporto merci su strada, per la sua centralità, è posto in evidente difficoltà. Negli ultimi anni c'è stato un forte aumento della concorrenza nel settore dei trasporti terrestri che ha comportato evidenti difficoltà alle imprese nazionali, soprattutto per rimanere competitive nei confronti degli operatori di paesi dove i costi ricollegabili all'esercizio

dell'attività di trasporto merci per conto terzi risultano più favorevoli rispetto alla normativa italiana.

Le imprese italiane chiudono ad un ritmo incessante. È quindi necessario agire immediatamente per salvaguardare le aziende ancora attive, cercando di colpire la concorrenza spesso sleale di vettori stranieri che operano sul filo di normative equivoche.

2) In che modo propone di contrastare fattivamente il cabotaggio illegale e le irregolarità nell'autotrasporto merci?

Nessuno ha la pretesa di poter risolvere con un singolo intervento normativo un problema che ci portiamo dietro da anni. La legge francese sul divieto di pernottamento in cabina c.d. "lungo" e, di seguito, quella belga, mi sembrano una valida

prima via di uscita, almeno per portare all'attenzione dell'opinione pubblica il problema del cabotaggio illegale. Gli autotrasportatori esteri che effettuano viaggi in regime di cabotaggio illegittimo, non potendo riposare in cabina per la pausa settimanale, saranno indotti a usare le strutture alberghiere. Si tratta di un primo evidente disincentivo a effettuare trasporti oltre i limiti consentiti dalla normativa europea.

3) Se il suo Disegno entrerà in vigore come Legge, quali esiti avrà il riconoscimento dell'autotrasporto come mestiere usurante da lei proposto?

Non mi convinceva la normativa attuale che prevede l'inserimento tra i lavori usuranti dei soli conducenti di veicoli pesanti di capienza complessiva non inferiore a 9 posti adibiti a servizio pubblico di trasporto collettivo.

Sono pienamente convinto che ci possa rientrare anche il lavoro dell'autotrasportatore di merci costretto ad ore e ore di guida durante i lunghi viaggi. Questo si traduce in agevolazioni sull'accesso al sistema pensionistico che devono essere estese anche al trasporto merci su strada.

4) La sua proposta legislativa delega al Governo di predisporre incentivi per l'utilizzo di combustibili ecologici e la



riconversione degli automezzi verso forme di alimentazione miste gasolio-metano. Quale futuro per il parco veicolare italiano e per il "Bifuel"?

Quello ambientale è un tema centrale e strategico sul quale non possiamo consentire cali di attenzione.

La grande quantità di mezzi di trasporto su strada sta comportando inevitabil-

mente anche l'aumento dell'inquinamento nelle aree ad alta intensità di traffico. L'aumento della mobilità su gomma, pari ai tre quarti del totale dei beni trasportati all'interno dell'Unione europea, ha comportato negli ultimi 20 anni l'incremento delle emissioni di CO₂ generate dai mezzi pesanti del Vecchio Continente di oltre il 30%. Il passaggio a

combustibili ecologici è un impegno che qualsiasi Stato civile dovrebbe avere al vertice dei suoi impegni.

Bisogna favorire con appositi incentivi le aziende di trasporto al passaggio al dual fuel, tecnologia che consente di ridurre in modo molto consistente le emissioni di CO₂ mantenendo in vita il motore della casa costruttrice.

Dispositivo unico

Dal dibattito sulle pagine del TN all'incontro propositivo

Lo scambio di opinioni sul "dispositivo unico", ospitato sugli ultimi due numeri del TN Trasportonotizie, ha prodotto un primo risultato concreto: il 15 settembre scorso i protagonisti di tale dibattito si sono incontrati a Torino. Proponiamo di seguito il resoconto dell'incontro, che ci ha trasmesso il Responsabile Marketing & Comunicazione di Viasat Group, Francesco Signor.



"Lo scorso 15 settembre si è tenuto a Torino, presso la sede di Viasat Group, un incontro tra i principali protagonisti della discussione sul "dispositivo unico". Intorno al tavolo si sono ritrovati, tra gli altri, Gaetano La Legname (assistente tecnico dell'On. Catalano) che aveva lanciato il dibattito, Secondo Sandiano, presidente di Assotrasporti, Domenico Toppino, Presidente del consorzio IDP, e Domenico Petrone, presidente di Viasat Group.

Un confronto utile e concreto che ha permesso, innanzitutto, di liberare il campo da alcuni equivoci che il termine "dispositivo unico" aveva ingenerato.

La questione dell'unicità dell'apparato, sollevata a suo tempo su TN Trasportonotizie da La Legname, non stava tanto nell'immaginare un unico monoprodotto standard valevole per tutte le situazioni, ma nella necessità più generale di avere un solo dispositivo a bordo del mezzo di trasporto merci, in grado di gestire i diversi servizi utili a favorire un'attività più efficiente ed efficace del trasportatore.

Ovviamente, per raggiungere un obiettivo come quello appena descritto, è necessario definire opportuni protocolli standard di comunicazione, al fine di garantire Competitività, Trasportabilità e Interoperabilità per un'ampia diffu-

sione di questi dispositivi, mettendoli in condizione di poter comunicare con i diversi attori della filiera (telematics service provider, gestori flotta, piattaforme istituzionali tipo UIRNet e CCISS, ecc.). In tal senso, la proposta di legge per il settore del trasporto merci, formulata dall'On. Catalano, secondo quanto emerso dall'incontro, ha tra le sue finalità principali anche quella di rendere obbligatorio il dispositivo telematico satellitare a bordo di tutti i mezzi di trasporto merci in conto proprio e conto terzi (circa 4,5 milioni in Italia). Inoltre, si è parlato del progetto UIRNet considerato da tutti una grande opportunità per il mercato dell'autotrasporto italiano, a patto che non diventi una creatura di soggetti che abbiano palesi conflitti d'interesse a scapito del libero mercato e, aspetto non secondario, del bene dei cittadini.

È stata anche l'occasione di presentare la TSP Association, realtà associativa che aggrega i principali Telematics Service Providers nazionali (Cobra Telematics, Viasat, KFT, Lojack Italia, Transics Italia, W.A.Y., Telecom Italia) con lo scopo di "valorizzare la telematica e l'innovazione tecnologica come fattori essenziali della qualità della vita degli automobilisti, dell'economia dei trasporti e dei servizi, nel rispetto delle regole di

mercato e di competizione fra le imprese e di svolgere ogni opportuna azione per diffondere una più ampia e approfondita conoscenza dei benefici dei servizi telematici sia per il consumatore, sia per l'industria automobilistica, assicurativa, della logistica e dei trasporti, nonché promuovere la definizione di standard minimali di processi e di infrastrutture tecnologiche a garanzia della qualità di erogazione dei servizi telematici, della privacy e del trattamento dei dati".

Il presidente di Viasat Group, Domenico Petrone, che riveste anche il ruolo di segretario generale di TSP, ha manifestato l'interesse e la disponibilità, come già avvenuto in passato, di collaborare con le Istituzioni per dare il proprio contributo come associazione nell'ambito d'iniziative volte a far cultura su questi temi, magari a partire da un confronto costruttivo sulla Proposta di Legge per il settore del trasporto merci che è stata recentemente depositata.

Un incontro, dunque, positivo che ha permesso di porre le basi per una collaborazione, speriamo fruttuosa, che punti a dare risposte credibili alle esigenze di maggiore efficienza e competitività degli operatori del trasporto con tutti i benefici che ne potrebbero derivare per le aziende del settore e, non ultimo, per la crescita complessiva del Paese".

La Piattaforma logistica nazionale e il progetto UIRNet

Gli ostacoli e alcuni suggerimenti per un'ottimale realizzazione

Fa molto parlare di sé negli ultimi tempi la cosiddetta "UIRNet". Stiamo parlando del progetto di sviluppo della Piattaforma nazionale per la logistica integrata e l'intermodalità, nato per mettere in rete i servizi del trasporto e della logistica.

L'On. **Ivan Catalano** (Vicepresidente della Commissione Trasporti alla Camera), il suo **consulente giuridico Dott. Gabriele Fiorentini** e il suo **assistente tecnico Gaetano La Legname**, nella lettera che segue ci parlano dei problemi connessi all'avvio del sistema e delle soluzioni per un ottimale funzionamento della Piattaforma logistica nazionale.



"Si può descrivere la **logistica** come "la scienza di trasportare i prodotti da un luogo all'altro nei tempi previsti, in modo efficiente e al minor costo possibile, e comprende la gestione dei processi di scambio dei relativi dati e delle relative informazioni". La logistica può essere vista come **la filiera che raggruppa tutte le modalità di trasporto merci e tutti gli operatori** che coordinano e partecipano a questi flussi.

Il Libro Bianco CE 2011-2020 pone l'attenzione sul fatto che **dovranno esserci sempre meno autocarri sulla lunga distanza e più treni**. In particolare, i **vettori stradali dovranno fare in modo di specializzarsi nella city logistics** come primo e ultimo miglio. Il 30% entro il 2030.

La Piattaforma Logistica Nazionale (PNL) attualmente è - o meglio dovrebbe essere - **UIRNet**, ma parrebbe che, dopo tutti questi anni e decine di milioni di euro dei contribuenti, la sua

attività sia essenzialmente limitata ad alcuni terminal del Porto di Genova. **Un risultato certamente non in linea con le aspettative del comparto**.

È tuttora aperto un bando di gara per l'assegnazione della PNL ad un soggetto gestore, ma, dopo quattro rinvii, ancora nessuno pare essersi fatto avanti. Eppure la mole economica del progetto è notevole a fronte di una *start-up* così poco avviata.

Se alla fine di ottobre nessuno si sarà presentato, cosa si potrà fare? **Potrebbe essere opportuno un ripensamento globale del progetto**, che metta al centro della PNL l'idea di bene comune, in ragione dell'evidente funzione di pubblica utilità della piattaforma. Il corretto funzionamento della logistica condiziona infatti qualsiasi altra attività economica.

Il suo non ottimale funzionamento - da valutarsi sulla base delle possibilità che già oggi offrirebbero le tecnologie infor-

matiche - riduce la competitività di tutte le industrie che da essa dipendono. Una nuova Uirnet, ricostruita sulla base di tale premessa, potrebbe assumere la forma della *no profit utility*, un modello d'impresa che combina caratteristiche di mercato e finalità sociali.

Ma quale deve essere la funzione della PNL? Quella di **aggregare tutti i dati e le informazioni che transitano nei processi logistici**: costruire un *big data*. E qui si pone il primo grande problema.

Qualsiasi soggetto privato che la gestisse avrebbe accesso ad una mole d'informazioni tale da dargli un vantaggio competitivo difficilmente valutabile ma probabilmente tale da creare distorsioni pericolose.

E se a diventare soggetto gestore fosse una società estera, o una sua controllata locale? Magari parte di un gruppo avente tra i propri business anche il trasporto merci? E se fosse una società legata, tramite controllo societario o

altrimenti, a interessi politici di un'altra nazione? Ha ragione Confetra a chiedere regole certe sull'accesso ai dati sensibili. **L'idea è quella di una no profit utility gestita imprenditorialmente da tutti gli attori della filiera che vorranno farlo** e che *pro quota* pagheranno il costo di una simile infrastruttura-infostruttura. Essa dovrà puntare, da subito, all'**interconnessione di tutti i nodi strategici** (porti, aeroporti, interporti, scali ferroviari, logistiche, GDO e ZTL), così da attuare in tempi accettabili uno dei 4 punti prioritari del Piano Nazionale sulla Logistica 2011-2020, ovvero la **riduzione delle soste**.

Già sappiamo dai dati del Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti che ogni tonnellata di merce in ritardo costa alla collettività 3,31 euro, ed ogni anno l'Italia trasferisce 124 Btkm. Un costo impressionante e, vista la situazione del sistema paese, ingiustificabile.

Nei prossimi anni lo scenario si sposterà sulla **distribuzione urbana delle merci**, andando progressivamente a sostituire i trasporti in conto proprio. E quindi la PNL dovrà includere la gestione di processi complessi come quelli della *city logistics*, lasciando alle altre modalità di trasporto le tratte più lunghe.

Il punto zero è la realizzazione del dispositivo unico e questo non può e non deve farlo UIRNet, né dovrebbe dare i

localizzatori gratuitamente o in comodato d'uso: la realizzazione, secondo un set di regole predefinito, dei dispositivi **deve essere lasciata al mercato**, alla libera competizione dei produttori.

Certo è necessaria l'**interoperatività**: i gestori FMS devono accordarsi per far parlare ai loro hardware un'unica lingua. Tutti i soci di UIRNet devono decidere in fretta che strada vogliono percorrere, ognuno di loro deve comprendere che bisogna fare un passo indietro per farne fare due avanti al sistema paese; se questa non coinciderà con gli interessi di tutti allora sarà **l'ennesimo progetto costosissimo e incompiuto del paese**".

Italia più forte in UE, controlli rigorosi, educazione all'imprenditoria

Le priorità dell'eurodeputato Cirio

Eletto per la prima volta al Parlamento europeo nel 2014 tra le fila di Forza Italia (Partito popolare europeo), il piemontese **Alberto Cirio** fa parte delle Commissioni europarlamentari per l'ambiente e per le petizioni. È, inoltre, membro sostituto della Commissione per i trasporti all'Europarlamento.

L'Italia - esorta l'On. Cirio - deve agire da protagonista in Europa, anziché subirne le scelte, per contribuire a **determinare in prima linea le politiche dei trasporti**.

Il neo eurodeputato punta il dito contro **le irregolarità e l'abusivismo nel settore dei trasporti**, soprattutto da parte dei vettori stranieri, sui quali chiede controlli più rigorosi.

Infine, una nota sull'**educazione all'imprenditorialità nella scuola secondaria italiana, utile ai futuri autotrasportatori**. Secondo l'On. Cirio la predilezione tutta italiana dei licei ha impoverito la vocazione tecnica delle scuole e il rapporto diretto con il mondo del lavoro. Il suo impegno - assicura l'europarlamentare - andrà nella direzione di una scuola più vicina all'imprenditoria, anche nel comparto dei trasporti.



1) Il Vertice dei Ministri UE dei trasporti del 16-17 settembre a Milano è stato dedicato a pianificazione, governance e finanziamenti della rete trans-europea di trasporto. Quali ripercussioni ritiene avrà tale rete sulla movimentazione delle merci su strada in Italia e in Europa?

Il vertice di Milano è stato un incontro importante, ma dobbiamo smettere di guardare all'Europa pronti a subirne costantemente le scelte.

È fondamentale intervenire nel de-

terminare le politiche future e questo lo otterremo solo se, da una parte, il Governo italiano farà sentire la propria voce più di quanto non abbia fatto in passato e se, dall'altra, la nostra squadra di 73 europarlamentari lavorerà con impegno e determinazione per far valere le ragioni dell'Italia.

Credo che **troppo spesso abbiamo subito senza essere stati in grado né di impostare né di condizionare le politiche europee e questo non deve più accadere, soprattutto in settori**

strategici come i trasporti, vitali per la nostra economia.

2) Fra le problematiche più sentite dai nostri autotrasportatori vi sono il cabotaggio abusivo, la concorrenza estera sleale e il dumping sociale. Attraverso quali strumenti e politiche le istituzioni comunitarie possono contribuire a risolvere le sorti di un comparto in forte crisi, eppure così strategico per l'intera economia italiana?

PNEUMATICI E OFFICINA MULTIMARCA - CENTRO REVISIONI - IMPIANTI A GAS



Via Vecchia di Cuneo, 15 - 12011 Borgo San Dalmazzo (CN)
Tel. 0171 262709 - www.alpigomme.com



L'abusivismo nel settore dei trasporti e i **prezzi stracciati proposti da parte di, spesso improvvisati, autotrasportatori stranieri** che operano in Italia costituiscono, senza dubbio, un danno enorme che non può più essere in alcun modo tollerato.

Questo è sicuramente un problema che riguarda l'Europa e così come mi sto battendo perché i nostri vini e prodotti tipici non vengano distrutti e mortificati dalla concorrenza sleale di tanti paesi esteri, allo stesso modo sono al fianco della battaglia che tutti i giorni gli autotrasportatori italiani devono combattere, chiedendo solo di poter lavorare.

Non possiamo però lamentarci dell'Europa senza rilanciare questo tema in Italia al Governo italiano.

Non è accettabile che i controlli degli standard siano così rigorosi sugli operatori italiani e diventino permissivi quando a essere controllati sono gli autotrasportatori stranieri presenti sul nostro territorio.

3) L'Unione europea, nella sua funzione di sostegno alle politiche di istruzione e formazione degli Stati membri, ha indicato fra gli obiettivi strategici la promozione dell'imprenditorialità nelle scuole, anche mediante partenariati tra mondo imprenditoriale ed istituti di istruzione. Come si stanno muovendo gli uffici scolastici italiani per garantire la formazione all'imprenditorialità degli studenti iscritti agli istituti tecnici indirizzo "Trasporti e logistica", potenziali autotrasportatori di domani?

Purtroppo la scuola italiana, negli anni, ha sempre favorito quel processo definito di "liceizzazione" per cui nelle politiche sull'istruzione prima venivano i licei e poi gli istituti tecnici.

Una scelta profondamente sbagliata, perché è giusto avviare un giovane agli studi umanistici se questa è la sua vocazione, ma è altrettanto doveroso preparare anche i giovani che vogliono spendersi immediatamente nel mondo del lavoro.

Una scuola così tanto liceizzata ha prodotto negli anni fior di disoccupati, mentre **le scuole che potevano formare imprenditori con una competenza tecnica efficiente, anche nel settore dei trasporti, sono state dimenticate e spesso ghettizzate.** Questo è accaduto solo in Italia.

In Europa la strategia è stata diversa e dall'Europa faremo sentire questa nostra voce anche per il mondo della scuola italiana.

Alle pagine 50 e 51 trovate la seconda parte dell'intervista all'On. Alberto Cirio, su questioni inerenti i trasporti e la logistica in Piemonte

No al Sistri, sì ad un'Agenzia nazionale per la gestione rifiuti È la proposta dell'europarlamentare Benifei

Ha soli 28 anni Brando Benifei, neoeletto al Parlamento europeo nelle file del Partito democratico (Gruppo dell'Alleanza Progressista di Socialisti e Democratici), per la circoscrizione dell'Italia Nord-occidentale, L'On. Benifei, **membro della Commissione per l'occupazione e gli affari sociali all'Europarlamento**, riconosce che tra i problemi maggiori che affliggono il trasporto su strada nel nostro Paese vi è la mancata armonizzazione con la media europea, in termini di costi di esercizio e del lavoro e di uniforme applicazione delle regole. Si dice sicuro che il nuovo Commissario europeo ai Trasporti Sefcovic si farà portavoce di tali problematiche presso il Governo comunitario. Altra questione spinosa riguarda la gestione dei rifiuti, per la quale l'europarlamentare propone di istituire un'Agenzia nazionale che coordini e integri le gestioni regionali, ponendo fine alle difficoltà applicative proprie del Sistri.



1) Lei è membro della Commissione per l'occupazione e gli affari sociali al Parlamento europeo. Le questioni connesse al lavoro sono essenziali per risolvere le sorti del trasporto merci su gomma, comparto strategico per l'economia del nostro Paese. La

concorrenza estera sleale, il dumping sociale e gli elevati costi del lavoro in Italia inducono sempre più aziende di autotrasporto a scegliere la via della delocalizzazione in Paesi in cui possono beneficiare di disposizioni meno restrittive e costo del lavoro ribassato.

Come riequilibrare con la media comunitaria i costi dei nostri vettori?

È purtroppo un fenomeno ben noto, che riguarda sia i costi sia l'ineguale applicazione delle regole. Non solo le compagnie estere, ma anche molte compagnie italiane assumono, talvolta sfruttando,

personale dall'estero, principalmente dall'Est Europa.

I differenti regimi legali, non sempre ben armonizzati nel mercato unico, rendono difficile sia stabilire un sistema di norme organico sia praticare controlli efficaci.

Grazie al fatto, però, che il nuovo Commissario ai Trasporti Maros Sefcovic appartiene, a differenza che in passato, alla famiglia politica progressista ci sarà maggiore sensibilità alle nostre istanze, e il nostro gruppo presenterà domande mirate nelle audizioni al Parlamento europeo già dalla prima settimana di ottobre.

In generale, oltre al problema di un eccessivo costo del lavoro, su cui l'Unione non ha competenza, occorre ripensare strategie che puntino all'**ottimizzazione della qualità del trasporto su gomma**, che non può prescindere da un solido piano di **investimenti** nel settore.

2) Tra i punti del suo programma alle ultime elezioni europee figura la mobilità sostenibile. Ritiene che tale obiettivo sia perseguibile mediante soluzioni di trasporto multimodale? All'ultimo Consiglio dei Ministri dei trasporti UE si è discusso di pianificazione, governance e finanziamenti dei Corridoi trans-europei di trasporto. Quali ripercussioni ritiene avranno sulla movimentazione merci in Italia e in Europa?

Ritengo che per garantire alti livelli di mobilità sostenibile sia cruciale investire nella **differenziazione dell'industria del trasporto**, all'interno del quale il trasporto multimodale ha da giocare un ruolo sicuramente significativo.

Le reti TEN-T sono oggi una realtà e una

priorità strategica per l'UE che risponde all'esigenza essenziale di dotarsi di reti e infrastrutture più collegate sul Continente. Le reti sono definite, i progetti approvati. Il tema centrale sarà quello di garantire **sufficienti e adeguate forme di finanziamento.**

La Commissione Juncker dovrà essere capace di produrre risultati importanti in tal senso. La buona collaborazione di tutti gli Stati membri è chiaramente essenziale.

3) Lei chiede di istituire un'Agenzia nazionale per la gestione dei rifiuti, che si occupi di coordinare e uniformare le singole gestioni dei rifiuti regionali, e di riscrivere una strategia nazionale sui rifiuti. Come si concilia la sua proposta con il sistema in essere di controllo della tracciabilità dei rifiuti SISTRI, nato per informatizzare la filiera dei rifiuti speciali a livello nazionale, dal trasporto allo smaltimento? Quale

futuro prospetta per il contestato sistema?

Il sistema SISTRI, nato per applicare la direttiva europea direttiva 2008/98/CE che stabiliva all'articolo 17 l'obbligo della tracciabilità dei rifiuti pericolosi, rappresenta purtroppo un caso negativo a livello europeo.

I lunghissimi ritardi, le proroghe, la difficoltà di utilizzo del sistema costituiscono qualcosa che purtroppo non ha corrispondenti negli altri Paesi europei, dove l'applicazione di tale direttiva ha incontrato meno problemi. Si tratta però di una materia di competenza nazionale.

Da questo punto di vista la mia proposta di **un'Agenzia nazionale per la gestione dei rifiuti potrebbe servire a gestire meglio questo ed altri problemi in una prospettiva integrata.** Per quanto riguarda il futuro ritengo che sarebbe auspicabile andare nella direzione di un sistema integrato europeo di tracciabilità.



ATTESTAZIONE DI CAPACITÀ FINANZIARIA PER AUTOTRASPORTATORI

**RILASCIAMO
ATTESTAZIONI DI CAPACITÀ FINANZIARIA**

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

info@assotrasporti.eu

348.8827231



Corso Soleri 3, 12100 Cuneo
www.assotrasporti.eu

INGRANATE LA MARCIA...CHIAMATECI E ASSICURATEVI!

Spazio unico dei trasporti in Europa

Patriciello: "Ridurrà il gap infrastrutturale fra le regioni d'Italia"

Intervistiamo il molisano Aldo Patriciello, **dal 2004 deputato al Parlamento europeo** (Forza Italia - Partito popolare europeo), attuale componente della Commissione Industria, ricerca ed energia dell'Europarlamento.

L'On. Patriciello ci spiega la sua preoccupazione per i sempre più frequenti fenomeni di dissesto idrogeologico che colpiscono il nostro Paese, con danni ingenti per le vie di comunicazione terrestri. Prevenzione ed efficace utilizzo dei fondi messi a disposizione dall'Unione europea sono le parole d'ordine per arginare il problema.

Parla, poi, della rilevanza di costruire uno spazio unico dei trasporti in Europa, coeso e armonizzato, per agevolare la movimentazione delle merci, oltre che per rimuovere il divario infrastrutturale che si registra fra le realtà locali italiane.



1 Il nostro Paese, da nord a sud, è sempre più spesso colpito da alluvioni devastanti, con conseguenti dissesti idrogeologici e disagi alle vie di trasporto su strada e non solo. I fondi che l'Unione europea mette a disposizione in tali circostanze garantiscono la ricostruzione delle infrastrutture, sempre meno sostenibile per le casse già provate dello Stato?

Purtroppo oltre l'80% dei comuni italiani è interessato da **fenomeni di dissesto idrogeologico**.

È un problema che, specie negli ultimi anni, ha assunto una dimensione sinceramente preoccupante.

L'Unione Europea ha istituito nel 2002 un Fondo di solidarietà proprio per rispondere con efficacia a questo tipo di emergenze, anche se ovviamente non può essere l'unico strumento di intervento.

Bisogna infatti cambiare mentalità e capire che **la migliore forma di azione è la prevenzione**.

Lo scorso luglio ho presentato un'interrogazione alla Commissione Europea chiedendo di sollecitare gli Stati membri ad utilizzare al meglio i fondi europei destinati alla prevenzione dei fenomeni di dissesto idrogeologico: sia il Fondo europeo di sviluppo regionale che il Fondo di coesione sono, infatti, strumenti validissimi per agire in tal senso.

Come al solito **non si tratta di un problema di mancanza di risorse da parte della UE, quanto piuttosto di un loro corretto ed efficace utilizzo**.

2) Il Ministro Lupi, Presidente in carica del Consiglio dei Ministri UE dei trasporti, ha definito le reti di trasporto trans-europee fattore essenziale per la competitività e la crescita dell'intera Unione europea. Quali benefici tali reti apporteranno alla movimentazione delle merci, su gomma e intermodale, fra Italia e altri Paesi?

Credo che una **rete di trasporto trans-europea integrata ed efficiente** sia senza dubbio un fattore importante per aumentare la competitività delle imprese europee.

Un sistema di trasporti moderno, veloce e sostenibile è la chiave di volta per stare al passo con le sfide che la globalizzazione ci pone davanti.

Se riusciremo ad **agevolare il trasporto ottimizzando le infrastrutture esistenti**, facilitando la mobilità delle persone e dei beni e rendendolo più efficiente dal punto di vista energetico, è chiaro che contribuiremo al buon funzionamento del mercato interno ed al rafforzamento della coesione economica e sociale. Oggi la mobilità rappresenta una delle sfide più importanti per il continente europeo: vincerla significa dare nuovo impulso alla crescita e agli investimenti.

3) Esorterebbe il Governo italiano, in occasione del Semestre di presidenza del Consiglio UE, a lavorare in sede comunitaria per accelerare la costruzione di uno spazio unico europeo dei trasporti, che coordini e armonizzi in Europa la sicurezza, i costi e la ripar-

tazione modale (stradale, ferroviaria, marittima) del trasporto di cose?

Certamente sì. È una questione che ritengo altamente prioritaria: solo una completa ed effettiva armonizzazione del sistema su scala europea permetterebbe di agevolare lo spostamento di persone e merci, ridurre i costi e migliorare la sostenibilità generale dei trasporti.

Il Semestre di presidenza italiana del Consiglio UE è l'occasione adatta per rilanciare con decisione la tabella di marcia delineata all'interno del libro bianco della Commissione Europea del 2011 per la realizzazione di uno spazio unico europeo dei trasporti.

Ma vi dirò di più: la realizzazione di un'unica strategia europea dei trasporti non solo migliorerebbe in termini di qualità ed efficienza l'intero settore, ma permetterebbe al nostro Paese di **rimuovere finalmente quel divario infrastrutturale tra le diverse parti del nostro territorio**.

Basti pensare che mentre Matera, capoluogo di Provincia e sede di un sito archeologico patrimonio dell'Unesco, ad oggi non è ancora collegata alla rete delle Ferrovie dello Stato, il nuovo Frecciarossa presentato nei giorni scorsi a Berlino collegherà Roma e Milano in poco più di due ore.

È evidente, quindi, che un coordinamento europeo del sistema dei trasporti debba passare anche da una rapida armonizzazione infrastrutturale su scala nazionale.

Multimodalità nel trasporto merci

Protagonista del Move.App Expo 2014 a Milano

Il conto alla rovescia è partito. L'11 ottobre prenderà il via l'edizione 2014 del Move.App Expo, l'annuale appuntamento internazionale su smart mobility, logistica e trasporto pubblico, di cui anche TN Trasportnotizie è media partner.

Location della manifestazione, in programma sino al 15 ottobre, è il **Museo nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo Da Vinci, a Milano**.

Sviluppato e organizzato dal Centro di Ricerca Trasporti dell'Università di Genova (**CIRT**), dal Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (**CIFI**) e da **Columbia Group**, il Move.App Expo si è consolidato come **punto di riferimento annuale per il settore della mobilità e dei trasporti**.

Suo obiettivo è quello di rappresentare il "Sistema Italia", con un accento sull'aspetto del networking con i Paesi dell'Unione europea e le aree emergenti, e ampio spazio riservato al confronto tra pubblici amministratori italiani e stranieri, cui spetta il governo del territorio, e l'industria, in un continuo scambio di idee ed esperienze.

Ai **convegni e workshop tematici** si accompagnano un'**esposizione** negli spazi del Museo, i **test drive** e le **visite tecniche**. Una vasta area espositiva interna, infatti, è allestita in prossimità delle sale convegni, con open bar permanente e servizio catering. Negli adiacenti spazi esterni, a ridosso del sottomarino Enrico Toti, sono esposti **veicoli innovativi a basso impatto ambientale** per trasporto pubblico e privato disponibili per test drive e corse dimostrative. Move.App Expo 2014 è articolato su cinque giornate:

• Sabato 11 e domenica 12 ottobre

Week End della mobilità, destinato all'apertura alla cittadinanza dell'area espositiva, per mostrare che, per la mobilità, il futuro è oggi.

• Lunedì 13 e martedì 14 ottobre

Due giorni di convegni e workshop specialistici, expo con stand e veicoli, test drive, visite tecniche a impianti e sistemi innovativi.

Alla Sessione plenaria di apertura di

lunedì mattina su *"I temi dello Sbloc- ca Italia. Energia per la mobilità, strumento per la vita e lo sviluppo dei centri urbani"*, seguirà il ricco programma di convegni tecnici su catene logistiche multimodali, smart city, mobilità integrata, trasporto pubblico locale in un'ottica di integrazione ferro-gomma, e molto altro.

Si inserisce in questo programma la sessione dedicata al trasporto merci

intermodale di cui trovate tutti i dettagli nel box sottostante.

- **Mercoledì 15 ottobre**
Giornata di visite tecniche a impianti, cantieri e depositi.



Sessione Catene logistiche multimodali

Proposte concrete e innovative per una politica nazionale di integrazione modale del trasporto merci

Martedì 14 ottobre • Ore 14.30 - 17.30

Milano, Museo della Scienza e della Tecnologia Leonardo Da Vinci
Sala Conte Biancamano

Questa **sessione, organizzata da Assotrasporti e dal CIRT dell'Università di Genova**, è un incontro e confronto aperto al pubblico, i cui attori protagonisti sono gli attori del trasporto merci e della logistica integrata.

Gli **imprenditori del settore** - dal trasporto su gomma al ferro, dall'intermodale all'indotto - sono chiamati ad esprimere le esigenze, i **tecnici** ad illustrare le problematiche in campo con le possibili soluzioni e i **rappresentanti del mondo politico e istituzionale** ad avanzare proposte operative.

Obiettivo? Fare il punto sul sistema trasportistico italiano nel più ampio contesto europeo, comporre le **linee-guida di rilancio** e promuovere **proposte di concreta attuabilità in favore di una maggiore sinergia fra le varie modalità di movimentazione merci**, settore vitale per la crescita dell'intero Sistema-Paese.

I relatori, introdotti e coordinati dal **Presidente Assotrasporti Secondo Sandiano**, sono:

- **Mario Castaldo**, Direttore Divisione Cargo Trenitalia
- **Enrico Bellavita**, Amministratore Delegato di NordCargo
- **Bernhard Kunz**, Direttore HUPAC Intermodal SA
- **Giacomo Di Patrizi**, Presidente Fercargo

- **On. Ivan Catalano**, Vicepresidente IX Commissione Trasporti alla Camera
- **Bartolomeo Giachino**, già Sottosegretario ai Trasporti
- **Rodolfo De Dominicis**, Amministratore Delegato UIRNet
- **Luciano Pannocchia**, Vicepresidente Unione Interporti Riuniti
- **Domenico Petrone**, Segretario Generale TSP Association
- **Renzo Erbisti**, Presidente Azione nel Trasporto Italiano

- **Gaetano La Legname**, Assistente tecnico dell'On. Catalano
- **Aldo Lupi**, Presidente Consiglio compartimentale degli spedizionieri doganali di Milano
- **Amos Bolis**, Maggiore Guardia di Finanza

Smart Mobility World 2014

Per raccontare e guidare la mobilità del futuro

Anche quest'anno il **Centro Congressi Lingotto di Torino** si tingerà dei colori dello Smart Mobility World.

Dal 12 al 14 novembre 2014, Torino sarà la capitale italiana ed europea della **mobilità del XXI secolo, sempre più integrata, sostenibile e innovativa**.

L'evento - organizzato da ClickutalityTeam, GL events Italia-Lingotto Fiere e Innovability - offrirà una visione completa delle trasformazioni in atto nel sistema trasportistico, dei modelli emergenti di mobilità merci e persone e delle iniziative anche legislative volte a ridisegnare la mobilità di domani.

All'origine di tali trasformazioni un **trend inarrestabile**, la crescita e l'addensamento della popolazione in grandi agglomerati urbani - si stima che nel 2050 il 70% della popolazione mondiale vivrà in grandi città!

Questo significa dover necessariamente ripensare, a partire da oggi, nuovi modelli di mobilità per le persone e per le merci, utilizzando al meglio le nuove tecnologie, in particolare la telematica a bordo veicoli, le opportunità su gomma e su ferro, la logistica tra hub distributivi e le politiche dell'"ultimo miglio".



Smart Mobility World, con i suoi 28 convegni in programma e gli oltre 200 relatori, tratterà i cambiamenti in atto, che vedono il comparto dei trasporti integrarsi in una dimensione urbana fortemente caratterizzata da normative stringenti in termini ambientali.

Tra i convegni di punta:

- "La tecnologia a supporto dei nuovi modelli di governance della City Logistics", con focus sull'evoluzione dei sistemi per la **distribuzione urbana delle merci**;
- "Smart Logistic: progetti e sistemi all'avanguardia per lo sviluppo competitivo di porti e interporti", dedicato all'**efficientamento di porti e interporti** per incrementare sia la

sostenibilità ambientale che la competitività economica;

- "Safety nei trasporti: piano delle sicurezza stradale, nuove tecnologie e sistemi per la gestione dell'emergenza e della sicurezza".

Infine, a Smart Mobility World sarà possibile provare la mobilità del futuro, grazie ai **test drive di veicoli green e smart** sulla storica pista ovale del Lingotto.

Anche noi di TN Trasportnotizie, media partner dell'evento, saremo presenti a Torino!

Subblycar

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

Info

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

Seminari di attualità e prove veicoli su pista

A Monza dal 10 al 12 ottobre

I motori si stanno scaldando per l'evento truck dell'anno all'Autodromo di Monza, del quale vi abbiamo dato qualche anticipazione sullo scorso numero, oltre che sul nostro quotidiano online.

Stiamo parlando di **truckEmotion** e di **vanEmotion**, in scena il 10, 11 e 12 ottobre 2014, di cui anche TN Trasportnotizie è media partner.

La terza edizione di truckEmotion si presenta con un ricco programma di **seminari e convegni dedicati ai temi di attualità della filiera**, che coinvolgeranno flotte, costruttori, associazioni di categoria e concessionarie.

Dai temi più caldi dell'autotrasporto quali costi minimi, cabotaggio ed esterovestizione ai carburanti puliti, dal problema delle apnee notturne all'ottimizzazione della gestione dei veicoli di trasporto merci leggeri, saranno numerosi i temi in discussione dei workshop che si susseguiranno nella tre giorni di



manifestazione.

Per la prima volta al truckEmotion, non solo i **veicoli industriali pesanti** ma anche i **mezzi commerciali leggeri** saranno protagonisti all'Autodromo, con la

prima edizione di vanEmotion.

In più, nelle giornate del weekend il paddock dell'evento si trasformerà in un palcoscenico dove si susseguiranno momenti di emozione e divertimento,

Citytech Milano, contenitore di idee sulla mobilità sostenibile

Dopo l'edizione romana dello scorso giugno, Citytech sbarca a Milano i prossimi **26, 27 e 28 ottobre 2014**. Location della manifestazione dedicata alla **mobilità sostenibile** sarà il Castello Sforzesco. Facendo tesoro del lavoro svolto durante l'appuntamento di Roma - di cui vi abbiamo dato notizia sul TN Trasportnotizie numero 3/2014 - Citytech ha lancia-

to in vista dell'edizione milanese di ottobre una **"Call for Ideas"**, ossia una **grande raccolta dal basso di idee, proposte e suggerimenti per rilanciare il settore**, che saranno sottoposte direttamente al Governo Renzi e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tutti possono partecipare all'iniziativa, dalle aziende alle associazioni, dagli esperti del settore agli utenti finali.

L'idea, formulabile in modo anonimo o firmata, deve essere descritta in 140 caratteri al massimo e inviata tramite il form online sul sito web www.citytech.eu. Sarà così divulgata, oltre che sul sito internet, tramite i canali social dell'evento, e diverrà

oggetto di dibattito nel corso della Sessione istituzionale di Citytech.

Momento clou dell'evento sarà proprio la **Sessione Istituzionale** di lunedì 27 ottobre, focalizzata sul tema "Le sfide della Mobilità Urbana: progettare il futuro delle città per dare nuove risposte ai bisogni dei cittadini". Organizzata dal Comune di Milano in collaborazione con Commissione europea - Rappresentanza a Milano, la Sessione accoglierà gli interventi di rappresentanti delle Istituzioni e operatori dell'industria.

Tra i temi principali in discussione a Citytech Milano ci sarà il **car sharing**, ossia il noleggio a tempo di auto

parcheeggiate in diversi punti delle città.

Da sempre uno dei temi cari agli organizzatori di Citytech, il car sharing è oggi al centro dell'attenzione mediatica grazie a un trend di crescita fenomenale che tra il 2013 e il 2014 ha visto l'Italia protagonista nell'innovazione a livello mondiale. A Citytech interverranno i principali artefici di tale successo, che si confronteranno sul futuro e sull'evoluzione tecnologica di questo vitale servizio, in un convegno dal titolo: "Dal car sharing al car sharing elettrico".

Ricordiamo che TN Trasportnotizie è anche quest'anno sarà media partner dell'evento.



nel pieno spirito di truckEmotion, sotto la regia di Radio Numberone. Ultimi, ma non per importanza, i momenti dedicati alle **prove in pista dei mezzi messi a disposizione dalle Case costruttrici presenti** - Iveco, Man, Mer-

cedes-Benz, Renault Trucks, Scania, Volvo, Volkswagen, Ford, Peugeot. Truck e veicoli commerciali sfrecceranno sul circuito del Gran Premio d'Italia, con tre percorsi possibili: la "Pista truck" per i mezzi pesanti, la "Pista LCV" e il "Per-

corso off-road" per i veicoli commerciali. Come partecipare alle prove su pista? Basta possedere la patente C (per provare i mezzi industriali) e la B (per guidare i veicoli commerciali) e registrarsi sul sito web di truckEmotion.

Campionato europeo truck 2014

Continua il testa a testa Man - Freightliner

Dopo le tappe commentate sugli scorsi numeri e sul nostro quotidiano online, prosegue il FIA European Truck Racing Championship, campionato europeo dei trattori stradali.

Terminate la prima tappa italiana di Misano, quella spagnola di Navarra e la francese di Nogaro, si sono disputate altre quattro gare della "Formula 1 dei camion": in Austria al Red Bull Ring di Spielberg, in Germania sul circuito di Nürburgring, in Repubblica Ceca sulle piste di Most e in Belgio a Zolder, terza tappa dell'anno.

Nessuna sostanziale novità rispetto alla partenza di campionato, se si considera che, **a sole due tappe dal finale di stagione, vediamo ripetersi in buona sostanza il copione della stagione 2013**, con lo spagnolo Antonio **Albacete** e il tedesco Jochen **Hahn** in vetta alla classifica. A contendersi la vittoria finale dopo la tappa di Zolder, anche l'ungherese Norbert **Kiss**, **rivelazione 2014**, già detentore di un ottimo quarto posto nel Campionato 2013. Più distanti gli altri piloti.

Il **distacco di soli sette punti fra le prime tre posizioni** è indice che la lotta tra piloti resta avvincente gara dopo gara e molto probabilmente non troverà soluzione se non alle ultimissime curve della competizione.

Se guardiamo ai mezzi in pista, dunque alle Case costruttrici, vediamo proseguire a ritmo serrato il **duello tra i mezzi tedeschi Man e gli americani Freightliner**, con i primi al momento sul podio forti di un distacco di 57 punti dai secondi.

Il terzo gradino è riservato nuovamente ad un team Man, a ribadire il dominio nelle competizioni sportive della Casa

tedesca, già protagonista assoluta lo scorso anno nel Campionato europeo truck.

Vedremo cosa riserverà il rush finale con

la penultima prova di Jarama, in Spagna, e l'attesissima e storica tappa di Le Mans, prevista per l'11 e il 12 ottobre, che calerà il sipario sul campionato.

Classifica piloti dopo la tappa di Zolder (20-21 settembre 2014)

	Antonio Albacete		303 punti
	Norbert Kiss		297 punti
	Jochen Hahn		296 punti

Classifica squadre dopo la tappa di Zolder (20-21 settembre 2014)

	Truck Sport Lutz Bernau (Albacete e Bösiger)		503 punti
	Buggyra Int Racing System (Vrescky e Lacko)		446 punti
	Team Reinert Adventure (Hahn e Reinert)		419 punti



Mercedes-Benz TAS: Actros SLT e Arocs SLT

La giusta soluzione per il trasporto pesante

a cura di Roberto Gianusso

**IL NUOVO SLT MOTORE MERCEDES-BENZ OM 473
6 CILINDRI CON COPPIA MOLTO GENEROSA 3000 NM,
TRASMISSIONE CON CAMBIO A 16 MARCE,
TURBO RETARDER, FRIZIONE ACCOPPIATA AD UN
CONVERTITORE DI COPPIA PER SPUNTI IN CONDIZIONI
DIFFICILI, SISTEMA DI FRENATURA POTENZIATO**

Prodotto nello stabilimento di Mercedes-Benz di Wörth e completato dalla controllata CTT (Custom Tailored Trucks) a Molsheim, in Francia il nuovo SLT è equipaggiato con un motore Mercedes-Benz OM 473 6 cilindri con coppia molto generosa 3000 Nm, la trasmissione con cambio a 16 marce, turbo retarder, frizione accoppiata ad un convertitore di coppia per spunti in condizioni difficili, sistema di frenatura potenziato. Il **peso combinazione totale** ammesso per tutti i modelli può arrivare **fino a 250 t**. I progettisti di Mercedes hanno scelto tre ampie cabine a lunga percorrenza per la SLT versione GigaSpace e BigSpace per una larghezza di 2,5 m.

La **cabina GigaSpace** vanta una particolare abbondanza di spazio interno, fino a 2,13 m di altezza utile, ampia libertà di movimento e grande capacità di stivaggio. Altezza limitata a 1,99 m per la versione BigSpace.

Sedili a sospensione pneumatica garantiscono il massimo comfort di guida, mentre i comodi letti a bordo del veicolo larghi 750 mm e lunghi fino 2200 mm accolgono agevolmente anche autisti di elevata statura.

Vani portaoggetti con una capacità fino a 558 litri sono disponibili sotto il letto, accessibili dall'esterno attraverso grandi lembi stivaggi.

Un frigorifero può essere integrato negli ampi cassetti della sezione centrale sotto il letto, mentre grandi, chiusura vani portaoggetti sopra il parabrezza può contenere fino a 332 litri di bagagli.

Grazie alla collaborazione della ditta Morschhauser che ci ha messo a disposizione un semirimorchio **abbiamo provato il nuovo Actros SLT, in condizioni di normale esercizio**.

Il **semirimorchio**, un Goldhofer **otto assi**, sul quale è stata caricata una pesante tri-vella da 62 ton è stata un'ottima zavorra per la nostra prova.

Il veicolo ci è stato messo a disposizione presso lo stabilimento Mercedes Benz di Wörth, al momento della presentazione è scoccata una scintilla, non abbiamo ancora testato le sue prestazioni ma una

cosa appare subito evidente, la caratteristica distintiva del nuovo veicolo è il suo **design aggressivo sia attraente che funzionale**.

Preso posto alla guida, una volta regolato il sedile e gli specchi retrovisori, si è pronti a partire, il Mercedes-Benz SLT oggetto della nostra prova è motorizzato con una unità Mercedes-Benz OM 473 Blue Tec 6, motore sei cilindri in linea. 15,6 cilindrata l, potenza massima 460 kW (625 CV) ed una coppia di 3000 Nm.

Il veicolo oggetto della nostra prova rappresenta il top della gamma, tuttavia i nuovi Mercedes Benz SLT sono anche disponibili con lo stesso tipo di propulsore OM 473, in configurazione di potenza più modesta, 380 kW oppure la versione intermedia da 425 kW.

Una volta avviato il motore non si ha l'impressione di avere a disposizione tanta potenza, **la silenziosità del propulsore e le sospensioni della cabina che smorzano completamente ogni tipo**

di vibrazione, rendono impercettibile la rotazione del motore. Ci si accorge che il motore sta girando guardando il contagiri, il quale silenzioso ma generoso mette a disposizione circa 2500 Nm di coppia appena sopra al regime minimo di rotazione del motore, che mette in mostra i muscoli da 1100 a 1600 giri.

La partenza da fermo è una questione che saprebbe risolvere senza esitazione anche l'autista meno esperto.

Grande margine di coppia significa elevata potenza nel campo di utilizzo principale. Ciò dà origine a **inusuali flessibilità di trazione**, un vantaggio importante soprattutto nel trasporto pesante.

Tra le prelibatezze tecniche che il motore tiene in serbo c'è il **sistema di turbo-compound**, apprezzabile dal guidatore sotto forma di risposta del motore ancora più spontanea di destro da bassi regimi. Allo stesso tempo, il sistema si traduce anche in un **risparmio di carburante** durante il funzionamento a carichi elevati



che sono tipici per trattori per traini eccezionali.

La potenza del motore viene trasmessa alla catena cinematica attraverso un cambio Mercedes G 280-16 automatico PowerShift, **unica trasmissione automatica a 16 rapporti disponibile su un trattore pesante**. Il già robusto cambio G280.16 è stato rinforzato per l'impiego in coppia con il propulsore più performante della gamma capace di una coppia 3000 Nm erogata dal motore anche con le marce più basse. Il funzionamento del PowerShift, è estremamente semplice, la leva selettiva del suo comando è situata sul piantone dello sterzo.

Il cambio automatico opera con velocità e precisione la variazione dei rapporti avviene fino al 20 % più rapidamente rispetto al modello precedente.

Vari programmi di guida e di modalità di guida sono adattati specificamente alle aree di utilizzo del veicolo. I conducenti dell'Actros SLT possono scegliere tra programmi di guida "Power", studiati per consentire il cambio di marcia ad una maggiore velocità di rotazione del motore oppure "Heavy" che presuppone l'innesco delle marce più rapido, ma con regime di rotazione inferiore.

Sono disponibili varie modalità di guida nell'ambito dei rispettivi programmi di guida, funzioni indispensabili soprattutto quando si effettuano movimentazioni di carichi pesanti su pendenze ripide, dove il rapido cambio di marcia deve assicurare il follow-on appropriato per la marcia successiva più alta.

PowerShift 3 rileva anche quando il veicolo è in modalità di decelerazione su una pendenza in discesa, mantenendo la marcia inserita, per garantire la massima coppia franante del motore ed il massimo rendimento della frizione turbo retarder. La modalità "Heavy" è stata prevista per i veicoli che operano in condizioni gravose. Il percorso collinare che affrontiamo durante la prova prevede alcune brevi ma ripide salite, qui i punti di cambiata vengono impostati ancora a più alto regime rispetto alla modalità "Power". Lo spostamento avviene in modo particolarmente veloce rispettando i requisiti di coppia prevalenti. In questa modalità, il veicolo affronta senza sforzo con anche le più difficili situazioni di percorso, come ad esempio pendenze variabili tra 8% e 10% con un PTT in ordine di marcia di 90 ton. "Standard" è la modalità di guida compresa nel programma di guida "He-



avy", consente di guidare con uno stile di guida particolarmente economico mentre si effettuano viaggi di ritorno a vuoto o durante il trasporto di carichi leggeri. Quest'ultima modalità può disattivare la funzione EcoRoll standard, specifica della trasmissione.

La **frizione turbo retarder** è una delle particolarità dei Mercedes-Benz Actros SLT. Essa combina una frizione idraulica necessaria per la partenza con un rallentatore in un unico componente. La frizione turbo rallentatore consente con precisione le manovre a velocità più basse avviando l'usura dei componenti di attrito.

Subito dopo la procedura di avviamento, la frizione turbo retarder viene bypassata ed il fluido viene scaricato dal corpo mediante forza centrifuga ed avviene un accoppiamento tra il motore e la trasmissione con la massima efficienza tramite un innesto a frizione convenzionale.

A seconda di carico, pendenza da superare e programma selezionato, il trattore carico funziona in salita con una marcia avanti inserita, controlli costanti consentono al veicolo carico di eseguire il rollback deliberatamente, controllando l'intensità di questa funzione con il pedale dell'acceleratore. Una sorta di discesa in corda doppia, questa funzione consente al veicolo di eseguire il rollback a seconda del caso, senza usare i freni e quindi senza consumare aria compressa.

Durante la frenatura, la turbina è fissata in posizione standard ed il fluido viene pompato nel serbatoio in questo caso la frizione turbo retarder agisce come un efficace rallentatore motore-velocità.

Affrontando la discesa, il guidatore fa ricorso al **freno motore a decompressione sovralimentato sul OM 473**, chiamato

"High Performance Engine Brake" molto efficace, è attivabile in due fasi mediante il comando posto sulla destra appena sotto il volante. Il freno motore raggiunge una potenza impressionante di fino a 475 kW (646 CV). Ciò consente al conducente di affrontare in totale sicurezza la discesa, senza incorrere in alcuna usura dei freni. Quando la discesa si fa più ripida il conducente può invece saldamente invocare alta potenza di frenatura continua del veicolo, il sistema di raffreddamento sulla torre di raffreddamento dietro la cabina in combinazione con il sistema di raffreddamento standard scarica il calore generato con facilità.

Il **sistema di raffreddamento in torre di raffreddamento** dimostra ancora una volta i vantaggi di radiatori e ventilatori ampiamente collaudati sugli autobus Mercedes-Benz, molto efficienti mentre la pompa dell'acqua e la vaschetta di compensazione, la stessa di serie per gli Actros, funzionano perfettamente.

Il funzionamento ottimale del sistema di raffreddamento, la presa d'aria integrata nel rivestimento laterale sul lato destro, garantisce anche quando si viaggia a bassa velocità aria aspirata a temperatura ambiente, piuttosto che l'aspirazione dell'aria di scarico del veicolo.

Altre peculiarità del nuovo Mercedes è **l'asse elettroidraulico sterzante** prodotto in-house da Mercedes e disponibile per i modelli a quattro assi. Questo asse, comprese le sospensioni, è derivato dall'assale anteriore dell'Actros. Ha una capacità di carico fino a 8,0 ton e grazie al sistema di sterzata servoassistito, garantisce la massima maneggevolezza anche durante le manovre, ad esempio di accesso al cantiere, dove scaricata la pesante trivella termina la nostra prova.

Da Autovettura categoria M1 a Truck e Pubblycar categoria N1 Le trasformazioni di autovetture per usi aziendali

a cura di Giuliano Latuga

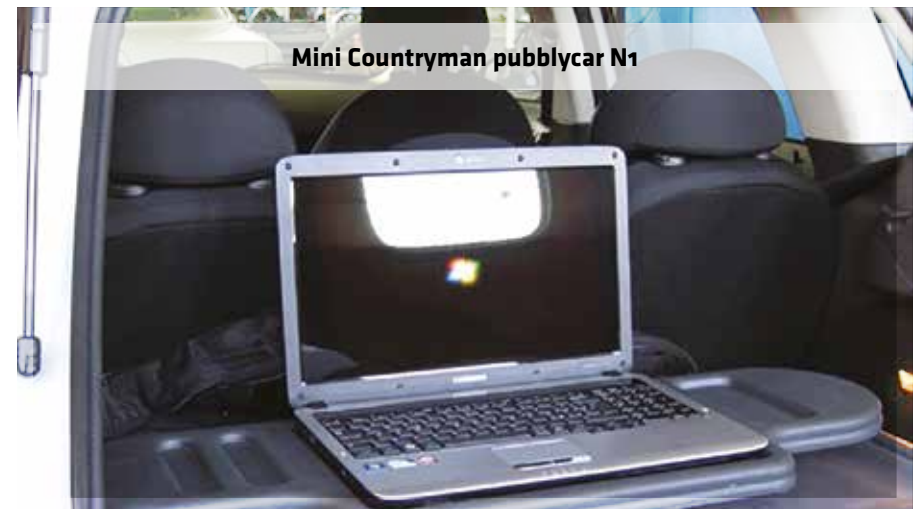
Siamo arrivati alla pubblicazione dell'**ultima parte del percorso che completa il quadro relativo ai benefici fiscali che comporta trasformare l'autovettura aziendale in autocarro, oppure in veicolo ad uso speciale, in particolare ad uso ufficio e ad uso pubblicitario**.

Chi può trasformare e a chi conviene? Ci sono dei limiti all'uso? Cos'è il sistema pro rata? Che dire dei vantaggi fiscali e assicurativi? Cosa significa trasformare al contrario? I pick up sono autocarri a tutti gli effetti? Sono le domande alle quali rispondiamo.

CHI PUÒ TRASFORMARE E A CHI CONVIENE

Tutti possono trasformare la propria vettura in autocarro o in un veicolo a uso speciale, ma è chiaro che questa tipologia di mezzi è riservata a una determinata categoria di professionisti (agenti di commercio, artigiani, imprenditori) che abbiano bisogno di trasportare merci o strumenti di lavoro solo con le persone addette all'uso e al trasporto delle stesse, nel rispetto di quanto prevede il Codice della strada. L'autocarro può essere intestato anche a un cittadino privato, non necessariamente a un'azienda.

La trasformazione in veicolo della categoria "N1" (autoveicolo per trasporto



prevalente di cose) e la sua relativa immatricolazione, è subordinata alla legge 298/74 e successive modifiche (legge sul trasporto merci). La norma in vigore stabilisce che per veicoli sino a 3,5 t di massa complessiva a pieno carico non ci siano particolari prescrizioni e pertanto chiunque, anche sprovvisto di partita Iva, può intestarsi tali veicoli (legge 132/87).

I LIMITI ALL'USO

Gli autocarri e gli autoveicoli ad uso speciale sono veicoli da lavoro e devono essere utilizzati esclusivamente per quel fine. Pertanto le persone trasportate devono essere affini alla destinazione d'uso del

veicolo, come precisato dall'art. 54 del Codice della strada. Non possono guidarli, né tanto meno possono essere trasportati, amici e familiari se non connessi all'attività lavorativa per cui è destinato il veicolo. È del tutto infondato, invece, il pregiudizio che il veicolo non si possa utilizzare al sabato e alla domenica.

Per esempio, se con il mio veicolo da lavoro a uso pubblicitario mi sto recando a un evento sportivo, fieristico o commerciale nessuna norma mi impedisce di farlo. Comunque, quando il mezzo trasformato autocarro è intestato a una ditta, e quindi è un bene strumentale, deve essere utilizzato unicamente per attività lavorative. Ciò significa che è permesso circolare con questo tipo di veicolo solo per motivi di lavoro e nel caso specifico per carico e scarico di merci pertinenti all'attività e bisogna sempre giustificare, pertanto, che siano rispettate tali condizioni. Quando l'autocarro è intestato a un privato, invece, rimane solo un limite (comune a tutti gli autocarri): i passeggeri devono avere sempre una relazione con le cose trasportate. Chiunque utilizza un veicolo per una destinazione o per un uso diversi da quelli indicati sulla carta di circolazione è soggetto a una multa da 80 a 318 euro. Inoltre, qualora la guardia di Finanza o gli uffici delle entrate scoprano (per esempio, in base a documenti di viaggio, testimonianze, eccetera) che in realtà il bene è usato a scopi privati, i benefici si



azzerano.

L'automobilista dovrà quindi versare di nuovo l'Iva che aveva indebitamente recuperato, pagare la differenza tra le imposte calcolate sul reddito pieno e quelle versate in precedenza, che erano state calcolate sui guadagni depurati da tutti i costi di acquisto e uso del veicolo, restituire gli eventuali incentivi fiscali accordati per i propri investimenti in beni strumentali. Se, invece, è in uso il cosiddetto sistema "pro rata" (vedi sotto) la sanzione è limitata a una multa da 80 a 318 euro. Dall'uso improprio dell'autocarro possono derivare serie conseguenze assicurative: in caso d'incidente, la Compagnia potrebbe negare il risarcimento dei danni ai passeggeri che secondo il Codice non avrebbero potuto prendere posto sul veicolo.

IL SISTEMA PRO RATA

Si tratta di una soluzione ammessa dall'Agenzia delle Entrate che permette di utilizzare parzialmente un veicolo aziendale, inquadrato come bene strumentale, in ambiti diversi da quelli lavorativi (pur nel rispetto del corretto impiego per cui quel mezzo è stato progettato e costruito). Di fatto, il titolare del veicolo non scarica una certa percentuale delle spese, di solito valutata con il commercialista in base alle proprie effettive esigenze, mediante l'emissione di una fattura di autoconsumo. Per esempio, se il proprietario di un veicolo immatricolato autocarro (bene strumentale) prevedesse di utilizzare il mezzo al 5% per ragioni personali non attinenti al lavoro, egli potrebbe allora scaricare il 95% delle spese legate all'autocarro, ma dovrebbe anche sostenere il residuo 5% anticipandolo con la suddetta fattura di autoconsumo. Grazie a questa fattura, spetterà all'autorità addetta al controllo fiscale provare che l'autoveicolo sia stato destinato a un impiego non lavorativo corrispondente (oppure no) oltre alla percentuale dichiarata. Qualora l'autorità accertasse che il proprietario abbia utilizzato il mezzo per motivi personali all'8% anziché al 5%, il contribuente perderebbe integralmente e automaticamente i vantaggi fiscali goduti.

VANTAGGI FISCALI E ASSICURATIVI

I veicoli immatricolati autocarro o a uso speciale hanno lo "scarico" integrale dei costi e dell'Iva. Detraibilità Iva: immediata sulla fattura e al 100%. Deducibilità sull'imponibile: al 100%, senza vincoli

d'importo, ma da ammortizzare in 4 anni. Dal 2014 è previsto che in caso di acquisto in leasing il periodo di ammortamento si possa dimezzare. Inoltre, pagano la tassa di proprietà (bollo) in base alla portata. Fino a 700 kg, l'importo dovuto è di circa 50 euro all'anno (l'importo può variare a seconda delle regioni). Un po' meno bene dal punto di vista assicurativo. Generalmente, le Compagnie hanno un atteggiamento nei confronti di questi veicoli molto diversificato, sia come premio sia come trattamento. La maggior parte di queste non utilizza il "bonus malus" per gli autocarri, ma la franchigia fissa. Quindi, dopo qualche anno senza incidenti, la polizza per gli autocarri diventa meno conveniente rispetto a quella delle autovetture.

TRASFORMARE AL CONTRARIO

Una vettura immatricolata autocarro o ad autoveicolo ad uso speciale può ritornare a essere una vettura normale. La procedura è applicabile unicamente ai veicoli già immatricolati nella categoria "M1" (autovetture) e successivamente inquadrati nella categoria "N1" (autocarri o autoveicoli uso speciale) a seguito di aggiornamento della carta di circolazione per cambio di categoria. L'operazione consiste, pertanto, nel ripristino della configurazione originaria del veicolo in categoria "M1".

Tra l'altro, nella domanda di aggiorna-

mento della carta di circolazione deve essere allegata una dichiarazione (rilasciata dall'officina che ha effettuato i lavori) attestante i lavori effettuati per il ripristino e l'esecuzione a regola d'arte dello stesso. In sede di visita e prova, effettuata a norma dell'art. 78 del Codice della strada, deve essere verificato, tra l'altro, il ripristino degli ancoraggi delle cinture di sicurezza e dei sedili (ove ricorra). I costi del collaudo sono gli stessi di quelli sostenuti per richiedere l'aggiornamento in autocarro. Il costo di ripristino, invece, è variabile e compreso tra i 1.000 e i 2.500 euro. Infatti, per ripristinare un autocarro omologato a quattro posti in una vettura che di posti ne ha cinque, si è obbligati a installare nuovamente la cintura di sicurezza precedentemente eliminata (per molte Suv il costo supera i 400 euro).

I PICK-UP SONO AUTOCARRI A TUTTI GLI EFFETTI

I pick-up sono generalmente allestiti per un massimo di cinque posti. Quel veicolo è classificato a tutti gli effetti come autocarro e gode sicuramente del diritto di essere considerato un bene strumentale in quanto il suo codice carrozzeria è "KO". Pertanto non è penalizzato rispetto a quelli con carrozzeria furgone, indipendentemente dalla sua cilindrata. Anche il pick-up, quindi, beneficia degli sgravi fiscali legati all'autocarro.



Allestimento technology car di lusso

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

Via E. Mattei 48/E, 40138 Bologna

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

Decorato come un olandese Viva il design di motrici e rimorchi

a cura di Roberto Gianusso

L'affetto verso una professione che normalmente gli autisti sono orgogliosi di svolgere, porta a **personalizzare i camion** in maniera assolutamente soggettiva. Come abbellire o decorare il proprio autocarro, rivedere gli interni, piuttosto che impreziosirlo con accessori in acciaio, dipende dal buon gusto di chi lo guida.

Gli **interventi cromatici sulle cabine dei camion**, si dividono in due principali scuole artistiche, **le areografie** che prevedono la riproduzione sulla carrozzeria del camion di immagini, che per definizione si avvicinano molto a vere e proprie fotografie, e **le decorazioni che prevedono invece che l'intervento cromatico venga effettuato tracciando sulla carrozzeria disegni filanti ma monocromatici**.

Normalmente i camionisti italiani e francesi, tendono a personalizzare i propri camion taluni con meravigliose areografie, altri con preziosi accessori in acciaio inossidabile.

La decorazione dei mezzi di trasporto pesanti è invece una **tradizione tipica dei paesi nordeuropei**. In particolare in Olanda ed in Scozia, per le strade circolano bellissimi veicoli interamente decorati a mano, ricchissimi di colori e di significati simbolici. I designer dei camion, un po' carrozzieri ed un po' decoratori,



preparano i loro camion sulla base di richieste specifiche dei proprietari.

Il risultato che ne deriva, come nel caso del **Volvo FH 16 di Paolo Rean**, decorato dalla Carrozzeria Sarzotto di Fossano, è stato di ottenere l'intero veicolo decorato con precisione certosina, anche all'interno, con il massimo di coordinazione, anche i tappetini seguono la linea cromatica della carrozzeria.

Paolo fa il camionista da sempre, ha un'azienda composta da tre autoarticolati con i quali trasporta rottame di ferro dalla Francia all'Italia, e ferro semilavo-

rato dall'Italia verso la Francia. Questo tipo di servizio lo effettua trainando rimorchi di sua proprietà, anch'essi decorati come le motrici.

I Volvo di Paolo, sono stati decorati su sua specifica richiesta, ricalcano le **linee stilistiche proprio dei camion olandesi**, proprio per una particolare esigenza grafica, dettata dal desiderio di decorare la cabina seguendo un particolare disegno, il protagonista del nostro servizio ha acquistato pochi mesi fa un Volvo FH della precedente serie. **Disegni bianchi e blu, che avvolgono sia il trattore che il rimorchio**, con linee che sfumano verso la fantasia, così Paolo, sembra aver voluto legare con un nodo virtuale, l'Italia e Olanda unendo i due paesi con il filo dalla passione per i truck.

I trasporti che normalmente effettua Paolo, prevedono che normalmente i suoi camion accedano a cantieri, piuttosto che ad aree di carico, sicuramente non indicate a camion decorati, tuttavia questo non crea la benché minima difficoltà, all'uscita di ogni cantiere fangoso si può ben trovare una lancia per **lavare il camion**, così come all'uscita di ogni polveroso magazzino si può trovare il tempo per una anche sommaria pulizia dei cerchi. In questo modo **il camion sarà sempre scintillante come la passione di chi lo guida**.



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 COTRAVER,
CONSORZIO DI TRASPORTATORI VERCELLESI.
UN'EFFICIENTE REALTÀ LOGISTICA SPECIALIZZATA NEL TRASPORTO DEL RISO**

a cura di Roberto Gianusso

Ogni anno a primavera, iniziano i lavori di preparazione delle risaie, cioè, dei terreni in cui verrà seminato il riso. Si rivolta il terreno con l'aratro, perché affiori in grandi zolle la terra fresca. Le zolle vengono sbriciolate e livellate con l'erpice. Si procede quindi alla concimazione, per ridare alla terra gli elementi nutritivi necessari alla crescita delle spighe. Spianate e concimate le risaie, si immette l'acqua che, attinta da canali irrigati oppure direttamente dai fiumi, entra nelle risaie. I semi vi verranno sparsi da macchine seminatrici, trainate dai trattori. L'acqua ed il sole sono gli elementi naturali, necessari affinché il riso giunga a maturazione, le spighe del riso maturano a settembre; con una mietitrebbia si svolgono contemporaneamente le due operazioni di mietitura e di trebbiatura. La cariosside del riso appena raccolto si

chiama risone, riso grezzo o riso vestito viene essiccato nelle aziende agricole dove è prodotto e poi stipato in grandi silos, per essere poi trasportato alle aziende alimentari che si occupano delle successive lavorazioni. Il risone diventa commestibile dopo varie lavorazioni, svolte nell'industria risiera, ovviamente per effettuare i diversi passaggi della lavorazione il riso viene trasportato più volte, con camion i cui cassoni ribaltabili sono coperti con un telo.

In Europa la risicoltura si è sviluppata principalmente in Italia dove il riso è coltivato nella Pianura Padana, in particolare le provincie di Pavia, Novara e Vercelli, dove il tessuto sociale si regge fondamentalmente sull'agricoltura, quindi sulla coltivazione del riso. In particolare a Vercelli oltre alle aziende agricole che in prima linea si occupano della coltivazione, si è sviluppato

un vero e proprio indotto in grado di sostenere professionalmente gli agricoltori. Tra i soggetti maggiormente impegnati in questo settore, si è sviluppata proprio nella capitale del riso **un'importante realtà logistica, il consorzio Cotraver.**

La Cotraver come ogni consorzio è un'aggregazione volontaria legalmente riconosciuta che coordina e regola le iniziative comuni per lo svolgimento del **trasporto del riso e di altri prodotti legati alla cultura di questo cereale.** Può anche essere costituito tra cooperative. Il consorzio è considerato uno schema aggregativo tra imprenditori, comprendente tre distinti fenomeni, con lo scopo prevalente di disciplinare la reciproca concorrenza sul mercato, per conseguire un fine parzialmente diverso, ovvero per lo svolgimento di determinate fasi delle rispettive imprese ma in ogni caso per svolgere attività di servizio nell'interesse comune delle imprese consorziate, come ad esempio acquisti collettivi oppure l'organizzazione di servizi nell'interesse dei consorziati.

Il Consorzio di autotrasportatori Cotraver, con la sua lunga storia di trasporti che affonda le radici negli anni 60, ha da sempre rappresentato una realtà importante che ha fortemente contribuito allo sviluppo della risicoltura nel vercellese. Una dinamica azienda ha saputo rispondere in tempo reale alle rinnovate dinamiche della logistica e della movimentazione del riso e di tutte le merci ed i prodotti legati a questo particolare comparto agricolo.



La Cotraver è un'azienda di trasporto merci in conto terzi, costituitasi nel 1973, che opera da allora nella movimentazione del cereale, costituita da un manipolo di padroncini nel corso degli anni è cresciuta, ed oggi conta **40 soci**, che mettono a servizio del consorzio i loro automezzi, sedici motrici e ventisette autotreni, allestiti con cassoni ribaltabili bilaterali, con centina a capannina.

Gli allestimenti dei camion dei soci sono curati dalla carrozzeria Paganini e dalla carrozzeria Andreoli, le centine a capannina sono ormai tutte automatiche e di marca Zamuner, mentre per i veicoli veri e propri la scelta è tutt'altro che unanime. Nel piazzale della Cotraver si vedono motrici di tutte le marche presenti sul mercato, d'altra parte, come sostengono le popolazioni del Tajir, la pluralità delle opinioni rappresenta la ricchezza dell'universo.

La sede della Cotraver è una **moderna e funzionale struttura, collocata all'interno di un parco logistico che fornisce servizi per i propri automezzi, distributori di carburante, officina, uffici principali e agenzia di spedizioni.**

All'interno degli uffici operano due contabili ed un coordinatore, che con la passione tramandatogli dal padre, anch'esso socio fondatore del consorzio gestisce il lavoro dei soci.

Il consorzio vercellese ha per statuto l'impossibilità di generare profitti, una



vera e propria "onlus" che investe tutti i profitti nelle strutture gestionali, a vantaggio dell'operatività dei soci. Recentemente la Cotraver ha ottenuto la **certificazione del proprio Sistema di Qualità UNI EN ISO 9001:2000**, successivamente integrata con l'SQAS.

I camion dei soci del consorzio operano in tutta Italia e nei paesi della Comunità Europea. Tra i soci della Cotraver, oggi ci sono i figli oppure i nipoti dei soci fondatori, a testimoniare che la moderna ed efficiente struttura ha adeguato al tempo la politica commerciale, ma non ha dimenticato le proprie origini e nem-

meno ha snobbato il proprio patrimonio umano. adeguate, offre alla clientela un servizio completo a costi competitivi.

Il **presidente Tony Ceccolin** ci ha raccontato "La nostra struttura organizzativa è solida ed efficiente in grado di operare in modo unitario nel settore del trasporto ed il nostro obiettivo principale è la piena soddisfazione del cliente. È stato possibile raggiungere questi obiettivi, grazie ai nostri soci ed i loro dipendenti, perfettamente addestrati e consapevoli dell'importanza del proprio lavoro".

Mentre il **vicepresidente Francesco Rastellino** ha aggiunto "La dedizione e la competenza con cui i nostri soci ed i loro dipendenti effettuano il loro lavoro ci permette di operare al meglio sul mercato garantendo un servizio altamente qualitativo ed efficiente a costi competitivi".

Gli amministratori del Consorzio vercellese, sempre molto sensibili verso le tematiche che ruotano intorno al mondo del trasporto, hanno recentemente voluto farsi promotori di un evento che va un pochino oltre la professione dei soci. La sede del Consorzio, normalmente adibita allo svolgimento di pratiche burocratiche, è stata teatro dello svolgimento di un evento letterario. Per l'occasione, Marco Bonzio, il camionista bresciano che ha scritto "Diario di un camionista affamato" ha presentato il libro alla stampa internazionale oltre che al pubblico vercellese. All'incontro ha presenziato anche l'Onorevole Luigi Bobba, a rappresentanza del Governo, ed il dott. Luca Lisco a rappresentanza di Confindustria Piemonte.



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

Raccontate la vostra esperienza!

Contattate l'associazione Assotrasporti:

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

Protocollo d'Intesa 2013, prima la firma ora la disdetta

Assotrasporti: unità e fermo ad oltranza per risultati concreti

A seguito della riunione dello scorso 16 settembre tra il Governo e le associazioni presenti al tavolo, **si è verificata la clamorosa disdetta del Protocollo d'Intesa** da parte di queste ultime, che lo avevano firmato il 28 novembre dello scorso anno. Il motivo del dietrofront è la mancata realizzazione dei 19 punti contenuti nell'accordo d'intesa. Il sistema è sulla via del tramonto.

Il fatto che i risultati attesi (dalla categoria) non siano arrivati, è la prova del fallimento del sistema.

In nove mesi **le associazioni presenti al**

tavolo conseguente al Protocollo hanno perso tutte le occasioni possibili per ottenere risultati concreti, ultimo fra tutti l'essersi lasciati sfuggire l'articolo nello Sblocca Italia volto a combattere il cabotaggio.

Dal momento che la gestione fatta dello strumento di concertazione è palesemente fallita, **Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano (ATI) invitano dunque i firmatari del Protocollo d'Intesa a dimettersi dal Comitato centrale**, un posto che deriva dallo stesso accordo da cui ora prendono le distanze, in un'ottica di coerenza e di rispetto nei confronti della categoria.

In ultima istanza, alla luce del possibile fermo proclamato a seguito della disdetta, **Assotrasporti e ATI sono fermamente convinte a dare un segnale di unità di tutta la categoria: sì al fer-**

mo, ma deve essere ad oltranza fino a quando non si arriva al risultato.

Benvenga che le associazioni tradizionali scendano in piazza, dichiarando il fallimento della loro gestione della concertazione con il Governo e del fallimento dell'Albo.

Quel giorno ci saranno anche Assotrasporti e ATI insieme alle altre associazioni, con i loro associati, ma ad un'unica ed imprescindibile condizione: **coerenza nel non sospendere il fermo fino a quando non si otterranno risultati concreti e attuabili subito, come quelli a "costo zero" portati avanti da tempo dalle due associazioni e che man mano le "grandi" stanno facendo loro.**

Non si torna indietro, la proposta di Assotrasporti e ATI è di unità nella nuova gestione e fermo ad oltranza per invertire la rotta.

Vorreste conoscere i punti del programma Assotrasporti per il rilancio delle aziende italiane di autotrasporto?

Avete idee da proporre? Contattate Assotrasporti!

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

Più controlli sui vettori stranieri, era ora!

Dopo la denuncia di Assotrasporti

La campagna di sensibilizzazione promossa da Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano (ATI) inizia a dare risultati concreti: aumentano i controlli stradali finalizzati a combattere il fenomeno del cabotaggio abusivo.

Uno dei cavalli di battaglia di Assotrasporti e ATI è la pressante richiesta rivolta alle Istituzioni e alle Forze dell'ordine di aumentare i controlli sui vettori stranieri che svolgono irregolarmente attività di autotrasporto in Italia.

Le aziende di trasporto italiane sono

stanche di essere considerate veri e propri "bancomat" a vantaggio delle targhe estere.

Solo attraverso controlli equi, i quali devono necessariamente comprendere i vettori stranieri, si potranno salvare le aziende nazionali e garantire entrate nelle casse dello Stato, indispensabili per coprire i costi sociali ed i costi di manutenzione delle strade, senza incidere indiscriminatamente su tutti i cittadini. Dopo la denuncia di Assotrasporti, Azione nel Trasporto Italiano e altre che seguono il loro progetto di riforma del

settore, sono state avviate operazioni di contrasto al cabotaggio abusivo nell'autotrasporto, piaga che sta affossando il comparto italiano.

I controlli della Polizia stradale sono stati effettuati per verificare il rispetto dei tempi di guida, l'efficienza dei veicoli e lo status psico-fisico dei conducenti, oltre che ovviamente per controllare la condizione di regolarità del viaggio in regime di cabotaggio.

Dopo gli importanti risultati ottenuti "sul campo", Assotrasporti e ATI sollecitano ora il Governo a dar seguito alla



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

MISSIONE

ASSOTRASPORTI si impegna quotidianamente e in modo innovativo per:



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



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



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

ATTIVISMO

ASSOTRASPORTI CERCA DIRIGENTI IN TUTTA ITALIA

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

ASSOTRASPORTI ASCOLTA LE TUE PROBLEMATICHE

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

ASSOTRASPORTI TI COINVOLGE ATTIVAMENTE

portandoti ai tavoli con gli enti e le istituzioni competenti

FAI SENTIRE LA TUA VOCE!

PRENDI PARTE AL RINNOVAMENTO!

BENI E SERVIZI

ASSOTRASPORTI STIPULA CONVENZIONI E ACCORDI

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

ALLE MIGLIORI CONDIZIONI DI MERCATO

Tel. 348.8827231 - Email: info@assotrasporti.eu - Sito web: www.assotrasporti.eu

propria proposta di costituire un tavolo di lavoro comune tra Associazioni e Forze dell'ordine con l'obiettivo di rivedere le strategie sui controlli e formulare apposite istruzioni per i controlli da effettuare sulla documentazione, attuando una formazione efficiente ed efficace

per la lotta al dumping sociale ed al cabotaggio irregolare.

La risposta del Governo è più che mai necessaria, soprattutto alla luce della presa di posizione delle Istituzioni dell'Unione europea, in linea con la strategia Assotrasporti. Infatti, la proposta

di Assotrasporti e ATI si inserisce nelle raccomandazioni della Commissione europea - con la quale è stato aperto un dialogo collaborativo e costruttivo - per un'interpretazione coerente della normativa riguardante i controlli, nell'ottica di costruire uno spazio unico europeo.

“Ministro Lupi, salva l'autotrasporto italiano!” È l'appello di Assotrasporti per il Semestre di Presidenza UE

Assotrasporti esorta il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, Presidente fino al 31 dicembre 2014 del Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione europea, a prendere il comando della situazione per salvare l'autotrasporto italiano.

È fondamentale che il Governo italiano colga appieno l'occasione offerta dal Semestre di Presidenza italiana del Consiglio dell'UE, per risolvere le sorti di **un comparto sempre più ignorato dalle istituzioni**.

Lo dimostra la scomparsa nel Decreto-Legge Sblocca Italia dell'articolo che inaspriva le sanzioni e i controlli volti a combattere il cabotaggio abusivo e la concorrenza sleale.

Così facendo, il Governo italiano dà prova di essersi dimenticato dell'autotrasporto, che pure è un settore fondamentale per il Sistema-Paese. Mentre l'Italia resta al palo, gli altri Stati europei avanzano proposte mirate a combattere uno dei fenomeni che

sta affossando l'autotrasporto, ovvero la concorrenza sleale ed il dumping sociale.

Per questo, Assotrasporti esorta il Governo italiano e gli organi competenti a prendere finalmente in mano le redini dell'autotrasporto, proponendo soluzioni concrete, attuabili subito a costo zero.

Come già illustrato durante il tavolo bilaterale aperto con il Ministero dei Trasporti lo scorso febbraio e come comunicato nelle lettere inviate ai Governi italiano e francese e alla Commissione europea, Assotrasporti chiede a gran voce un'armonizzazione della sfera fiscale a livello comunitario, non più prorogabile: è fondamentale per prima cosa che **i costi di esercizio che incidono sulle imprese di trasporto italiane siano riequilibrati con la media europea**. Sono, inoltre, indispensabili **azioni concrete per arginare il fenomeno del cabotaggio abusivo**.

La piattaforma Assotrasporti contiene **proposte attuabili in tempi brevi e certi, a costo zero per il Governo**, ma con impagabili ritorni in termini di risultati per le aziende di autotrasporto nazionali e per il sistema-Paese, che sta perdendo entrate preziose a danno di tutti i cittadini.

La strategia di Assotrasporti ha già ottenuto riscontri importanti dalle Istituzioni europee e da molti esponenti politici italiani - tra gli altri il Presidente uscente della Commissione europea Barroso, il Vicepresidente della Commissione Trasporti alla Camera On. Catalano e il componente della Commissione Lavori pubblici al Senato Sen. Susta.

A nome di tutti gli autotrasportatori associati e delle associazioni che condividono i suoi stessi ideali, Assotrasporti fa appello al Ministro Lupi e al Governo Renzi perché salvino l'autotrasporto italiano, prima che la situazione diventi irreparabile.

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.



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.

SOVRACCARICO DEI VEICOLI PESANTI, LE SANZIONI AMMINISTRATIVE

L'applicazione dell'articolo 167 del Codice della Strada (**eccedenza di massa complessiva a pieno carico** - sovraccarico), in riferimento al comma IX, stabilisce che **le sanzioni amministrative previste nel presente articolo si applicano sia al conducente del veicolo sia al proprietario, nonché al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo**.

Nell'applicazione pratica si è più volte posto il problema nell'ipotesi in cui il veicolo sia condotto da un socio di una società di persone. A mio avviso in questo caso si dovrebbe considerare come stessa persona la società di persone e quindi dovrebbe essere comminata una sola sanzione perché tale società è da considerarsi come unico centro di imputazione giuridica avendo la stessa soggettività giuridica per costante dottrina e giurisprudenza.

Il problema che sorge agli operatori è proprio quello di valutare se applicare una sola sanzione o due distinte sanzioni.

Su tale questione fa riferimento la circolare ministeriale n. 300/A/21990/108/5/1 ripresa con Circolare di cui al prot. n. M/2413-11 datata 11 maggio 2000 che formula le seguenti considerazioni: "Preliminarmente si osserva

che la previsione di cui al comma 9 del citato articolo 167 del Codice della Strada, disciplina distinte sanzioni, le quali, pur se di uguale ammontare ed aventi la stessa motivazione, sono applicate separatamente sia al conducente sia, con diversi verbali, al proprietario del veicolo, nonché al committente, quando si tratti di trasporto eseguito per suo conto esclusivo.

La normativa in argomento sanziona la suddetta **pluriresponsabilità** anche

al fine di perseguire scopi puramente preventivi mediante la indiretta stimolazione di **reciproci rigorosi controlli da parte degli individuati diversi soggetti, comunque coinvolti nell'attività di trasporto**.

La violazione delle prescrizioni di cui all'articolo 167 Codice della Strada comporta l'applicazione di **una sola sanzione nella ipotesi di coincidenza personale tra il conducente ed il proprietario del veicolo**, mentre dovranno essere applicate **due distinte sanzioni allorché il conducente risulti essere un soggetto diverso rispetto al proprietario (sia persona fisica, sia persona giuridica) del mezzo**.



ASIMOV srl
Attività Scolastiche Ispezioni Macchine Operatrici Verifiche

CENTRO FORMAZIONE PER CONDUTTORI DI MACCHINE OPERATRICI E APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO



Segreteria Corsi: Via Statuto, 6 - 12100 CUNEO

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

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

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

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

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

Quanto rappresentato, però riguarda le ipotesi in cui il conducente del veicolo sia comproprietario dello stesso, in quanto socio di una società in nome collettivo.

Tale problema interpretativo discende dalla circostanza che la suddetta forma societaria è priva del riconoscimento della personalità giuridica, in essa in altri termini manca l'unificazione formale dei singoli soggetti (costituiti dai soci sottoscrittori del contratto sociale) nel nuovo soggetto dato dalla 'persona giuridica' che è l'esclusivo punto di riferimento delle relazioni giuridiche.

Al riguardo si ricorda che la legge distingue le società commerciali in società di persone (tra le quali rientra la 'società in nome collettivo') e in società di capitali, riconoscendo alle prime autonomia patrimoniale e alle seconde personalità giuridica.

L'articolo 2331/1° del Codice Civile infatti dispone che 'con l'iscrizione nel registro la società per azioni acquista la personalità giuridica' e tale norma è richiamata soltanto nella disciplina positiva delle altre società di capitali di natura lucrativa e delle cooperative.

Occorre pertanto indagare, ai fini di questo interesse, se la mancanza di personalità giuridica sia un requisito di

per sé idoneo ad escludere l'eventuale imputazione di responsabilità di cui all'articolo 167 comma 9° Codice della Strada nei confronti di una società in nome collettivo costituita per fornire servizi di trasporto di beni, che risulti essere intestataria degli autoveicoli adibiti alle attività di trasporto.

In proposito si evidenzia che nelle società commerciali di persone deve comunque sussistere un patrimonio, costituito dai conferimenti - elencati nel contratto societario - dei soci, che dà luogo ad una specifica autonomia patrimoniale di cui gode la società.

Tale autonomia patrimoniale in sostanza indica una posizione o modo di essere del patrimonio sociale, il quale si differenzia dal residuo patrimonio appartenente ai singoli soci, a causa della destinazione impressagli dal contratto societario.

In ordine a quanto precede la dottrina ha elaborato il concetto di **'onere di destinazione'**, cui sono soggetti i beni patrimoniali della società, formulando le seguenti considerazioni: "Il complesso dei beni conferiti in società in quanto destinato all'esercizio di una attività economica gode di autonomia. Tali beni sono beni di proprietà dei soci, ma è una proprietà modificata, in quanto af-

fetta da un onere di destinazione, dal quale non possono essere distolti, e pertanto restano distinti dagli altri beni dei soci. Il contratto di società non produce solo effetti obbligatori, ma altresì effetti reali, in quanto non solo viene a creare la con titolarità, ma pone poi i beni conferiti in questa situazione singolare di essere destinati all'esercizio dell'attività sociale con effetti per i terzi e per i soci" (Cfr. F. Ferrara - Gli imprenditori e la società - Giuffrè Editore, 1971, pag 125)".

La citata circolare continua considerando che "Il mezzo, infatti, in quanto bene conferito alla società, potrebbe far parte del patrimonio sociale ed essere quindi intestato alla società in nome collettivo. In tale evenienza non si ravvedono elementi ostativi all'applicabilità delle previste due distinte sanzioni. Qualora, invece, il conducente, pur essendo socio della S.N.C., risulti essere l'intestatario del mezzo, dovrebbe applicarsi, in base ai criteri interpretativi sopra esposti, una sola sanzione".

Personalmente ritengo che proprio per il principio di tipicità delle sanzioni amministrative **laddove sussiste un'incertezza interpretativa si debba applicare una sola sanzione anche in ossequio al principio del favor rei**.

all'art. 17 del D.Lgs 241/1997 (leggi mod. F24) sono eseguiti:

- esclusivamente mediante i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle Entrate, nel caso in cui, per effetto delle compensazioni effettuate, il saldo finale sia di importo pari a zero;
- esclusivamente mediante i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle Entrate e dagli intermediari della riscossione convenzionati con la stessa, nel caso in cui siano effettuate delle compensazioni e il saldo finale sia di importo positivo;
- esclusivamente mediante i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle Entrate e dagli intermedia-

ri della riscossione convenzionati con la stessa, nel caso in cui il saldo finale sia di importo superiore a mille euro.

In sostanza, **a partire dal 1° ottobre 2014 sono state ampliate le ipotesi nelle quali è obbligatoria la presentazione attraverso il canale telematico del modello F24**.

Per i soggetti titolari di partita IVA tale adempimento è già in vigore dal gennaio 2007, pertanto la norma estende tale obbligo anche ai soggetti non titolari di partita IVA con esclusione degli F24 con saldo a debito inferiore ad € 1.000 senza utilizzo di crediti in compensazione.

Sono quindi tre le situazioni che la nuova norma va a modificare, rammentiamo a decorrere dal 1° ottobre.

I modelli F24, il cui saldo finale sia pari a zero per effetto delle compensazioni effettuate, di contribuenti titolari di partita IVA e non titolari di partita dovranno essere presentati esclusivamente mediante i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle Entrate ovvero *F24 online* o *F24 web*. A questi servizi possono aver accesso tutti i contribuenti previa registrazione sul sito web dell'Agenzia delle Entrate. Ovviamente poterli utilizzare è necessario disporre di un conto corrente presso una banca convenzionata con l'Agenzia delle Entrate o presso la Posta. In alternativa è possibile effettuare la presentazione dei modelli F24 a saldo zero per mezzo di un intermediario abilitato (dottori commercialisti, consulenti del lavoro, esperti contabili) a sua volta abilitato al servizio Entratel per le trasmissioni dei modelli per conto dei clienti.

I modelli F24, il cui saldo finale sia a debito e con l'utilizzo in compensazione di crediti, di contribuenti titolari di partita IVA e non titolari di partita

dovranno essere presentati esclusivamente mediante le modalità sopra riportate (F24 online, F24 web ovvero rivolgendosi ad un intermediario abilitato) oppure attraverso l'utilizzo del servizio di home/remote banking di banche o Poste.

Infine, i **modelli F24**, senza utilizzo di compensazioni, **il cui saldo finale sia di importo superiore ad € 1.000**, di contribuenti titolari di partita IVA e non

titolari di partita, dovranno essere presentati esclusivamente mediante *F24 online*, *F24 web* o rivolgendosi ad un intermediario abilitato.

Come si può dedurre da quanto sopra riportato **l'unica situazione in cui è ancora ammessa la presentazione del modello F24 "cartaceo"** si ha nel caso di un contribuente privato con modello F24, senza compensazioni, a debito per un importo inferiore a 1.000 €.

Gli ultimi aggiornamenti

Con la Circolare n. 27 dell'Agenzia Entrate del 19 settembre scorso sono state concesse alcune deroghe. Pertanto **"la presentazione del modello F24 in forma cartacea è, inoltre, ammessa nei seguenti casi particolari"**.

F24 precompilati dall'ente impositore

Per evitare complicazioni per i contribuenti e possibili errori nella compilazione dei modelli F24, i contribuenti che utilizzano deleghe di pagamento precompilate, inviate dagli enti impositori (ad esempio Agenzia delle entrate, Comuni, etc.), con saldo finale superiore a 1.000,00 €, possono presentare detti modelli in formato cartaceo presso gli sportelli degli intermediari della riscossione convenzionati con l'Agenzia, a condizione che non siano indicati crediti in compensazione.

Versamenti rateali in corso

Tenuto conto che per numerosi contribuenti non titolari di partita IVA, alla data di entrata in vigore della disposizione in commento (1° ottobre 2014), sono in corso, per il corrente anno, versamenti rateali di tributi, contributi e altre entrate tramite modello F24 cartaceo, sarà possibile continuare a effettuare i versamenti delle rate successive utilizzando la medesima modalità, fino al 31 dicembre 2014, anche per importi superiori a 1.000,00 € e/o utilizzando crediti in compensazione, oppure se il saldo del modello è pari a zero.

Utilizzo di crediti d'imposta fruibili in compensazione esclusivamente presso gli agenti della riscossione

I soggetti che hanno diritto ad agevolazioni fiscali, nella forma di crediti d'imposta, utilizzabili in compensazione esclusivamente presso gli agenti della riscossione, per tale finalità possono continuare a presentare il modello F24 cartaceo presso gli sportelli degli agenti medesimi".



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.

NUOVI OBBLIGHI DI PRESENTAZIONE TELEMATICA DEI MODELLI F24 DAL 1° OTTOBRE 2014

Con l'obiettivo del risparmio e del maggior controllo il Governo ha varato il D.L. 66/2014 (convertito con la Legge 89/2014) nel quale sono contenute **nuove disposizioni finalizzate a ridurre i modelli F24 che transitano tramite gli intermediari della riscossione** (banche, Poste e Agenti della Riscossione) **e, conseguentemente, l'ammontare dei compensi riconosciuti a tali intermediari dall'Agenzia delle Entrate**.

Già prima di questo provvedimento erano stati aboliti i compensi che erano riconosciuti dall'Agenzia delle Entrate ai professionisti abilitati ad Entratel (es. dottori commercialisti, esperti contabili e consulenti del lavoro), per la trasmissione telematica dei modelli F24. La principale novità, in termini pratici per il contribuente, del D.L. 66/2014 è sicuramente la norma contenuta nell'art. 11 che stabilisce che a decorrere dal 1° ottobre 2014 i versamenti di cui





DR. FERRUCCIO MARELLO

SPORTELLLO ALIMENTARE

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

CODICI ETICI E DINTORNI

Parlare di etica in un mondo come quello in cui viviamo oggi forse potrebbe far sorridere chi, guardandosi intorno, non può non notare come questo termine sembri riferirsi sempre di più ad un lontano passato. Eppure l'etica dovrebbe essere un prerequisito ineludibile, una base indispensabile, un principio irrinunciabile per qualunque attività umana, proprio perché dovrebbe trattarsi di un qualcosa di non normato e forse di nemmeno normabile, ma connotato con la più auspicabile delle nature umane.

Anche a livello di imprese produttive e, nello specifico, di autotrasportatori quello dell'etica è un argomento destinato a venire alla ribalta e ciò si evince chiaramente da molti eventi, come per esempio dall'evidenza che tutti i maggiori standard certificabili internazionali e molte catene GDO impongono all'azienda candidata la redazione di un codice etico, cioè di una **dichiarazione d'intenti in cui la Direzione dell'impresa fissa i paletti di comportamento a cui ufficialmente dichiara che si atterrà per il futuro.**

Non solo. Le aziende, che adottano uno schema organizzativo conforme al Decreto Legislativo 231 sulla responsabilità penale dei soggetti giuridici, pubblicano formalmente il proprio codice etico, considerando tutti gli standard comportamentali da adottare, anche in ambiti molto delicati, come la corruzione, la collusione, la malversazione, la turbativa d'asta e via elencando.

Etica, onestà e trasparenza si intravedono anche nelle sezioni dei codici etici più diffusi in settori nevralgici, come la sicurezza sul lavoro o la prevenzione dei reati ambientali, dove il rispetto per tutto ciò che circonda l'azienda travalica nettamente gli aspetti meramente economici, sia che si parli di acqua, di aria, di ambiente o di persone che in esso vivono e lavorano.

Un mondo produttivo come il nostro, in cui si valuta comunemente la performance aziendale in termini di produttività netta o di risparmio nei costi o di aumento della penetrazione di mercato e nulla più, forse è arrivato a fine corsa, non tanto per colpa della faticosa crisi, quanto per le conseguenze che da essa

direttamente derivano.

Il comune sentire induce a ritenere che un aumento della produzione mi aumenti gli utili, così come una riduzione del personale mi diminuirà il costo dei salari, mentre un programma di manutenzione dei mezzi più preciso e attento mi aumenterà nel breve periodo sensibilmente le spese.

Controlli pubblici discontinui e disomogenei, insieme con normative talvolta incongruenti e contraddittorie spesso creano le condizioni ed il substrato giusto, per la nascita e la crescita di comportamenti al limite del legale o anche dichiaratamente inaccettabili, soprattutto nei settori dove maggiore è la domanda di etica.

È infatti chiaro, al di là di ogni ragionevole dubbio, che **comunque siano scritte le leggi e chiunque sia il controllore preposto a verificarne l'attuazione, l'etica professionale e lavorativa non può essere normata, insegnata o regolamentata, perché o c'è o non c'è.**

Se da un lato questa considerazione potrebbe rallegrare, perché in fondo permetterebbe di raggiungere risultati apprezzabili in modo più facile, dall'altro però inquieta, data la **diffusa tendenza tipicamente italiana a non fare nulla, se una specifica legge non lo impone.**

Peccato, perché, se è vero che il mondo viaggia così ormai da decenni, è però del resto vero che la storia degli ultimi 5 o 6 anni ha dimostrato che questa strada non è quella giusta e che **la direzione deve essere cambiata**, riportando l'impresa in una dimensione sociale che ha purtroppo in larga misura perduto, fatta di presenza sul territorio, di interazione con le persone, di sostegno all'economia spicciola della gente comune, di motore importantissimo di un più generale benessere collettivo e diffuso, di restituzione al proprio habitat a di una parte degli introiti da esso ottenuti.

Sicuramente di importanza vitale sono tutte le considerazioni che collegano specificatamente gli autotrasportatori ed il mondo degli altri automobilisti che li circondano, con tutte le implicazio-

ni e le responsabilità intrinsecamente collegate con la guida del mezzo, con la stanchezza dell'autista, con la velocità di spostamento, con le condizioni di sovraccarico e con la loro incidenza sulla probabilità che si verifichino incidenti e via elencando.

Le **nessità "etiche" delle aziende committenti dei servizi di autotrasporto** andrebbero viste come una strategia di migliore posizionamento del mercato, giusto il vecchio adagio secondo cui a volte vince chi propone qualcosa che non offre nessun altro.

Nel campo alimentare le imprese certificate ISO 22000, ISO 22005, BRC, IFS sono soggette a pressanti richieste provenienti tanto dagli Enti di certificazione quanto dalle ASL, riguardanti le modalità di stipula dei contratti di autotrasporto, la presa delle merci soprattutto se deperibili, le modalità e tempistiche di consegna, la formazione degli autisti, la stesura di capitolati in cui l'impresa spiega cosa vuole (o cosa vuole lo standard di certificazione) e il trasportatore vista per approvazione o apporta modifiche a seconda dei casi.

Potrebbe sembrare incredibile, ma vi è una diffusa ed elevata difficoltà ad avere risposte adeguate in tempi certi, da aziende di autotrasporto che molto spesso non aderiscono ai capitolati, non rispondono o rispondono con propri capitolati standard, che non tengono in alcuna considerazione le necessità del cliente e le richieste del suo standard.

Altra considerazione forse importante deriva dalle voci che circolano sulla **revisione generale del Pacchetto Igiene attualmente in corso a Bruxelles**, cioè sulla prossima emanazione di tutto il nuovo e complesso nucleo legislativo per il comparto alimentare, secondo cui altre funzioni verranno tolte alle ASL e trasferite forse già entro la fine del 2014 agli operatori alimentari, che le eserciteranno direttamente.

Lo scenario più probabile in cui si muoveranno tra alcuni mesi i trasportatori italiani sarà quindi costellato non più solo da clienti che richiedono prestazioni a loro imposte da BRC, IFS o altri assimilabili, ma da una pioggia di richieste di controlli e verifiche, documentali o in situ, che i clienti saranno

tenuti a fare per soddisfare le imposizioni che riceveranno dalle ASL e dal Legislatore europeo, con tutto il caos che ragionevolmente ne deriverà.

Troppi imprenditori italiani sono abituati a ragionare in termini di verifica delle entrate e uscite e nulla più, esponendo pesantemente le loro imprese a rischi molto gravi, come peraltro la crisi ha ampiamente dimostrato, di trovarsi totalmente impreparati in caso di rovesci improvvisi o, peggio, di andare a traino del mercato, cioè facendo le cose solo dopo che le abbiano fatte tutti gli altri competitori.

Per fare in modo che ciò non accada, l'autotrasportatore avveduto dovrebbe prepararsi per tempo, andare in azienda e cominciare a fare discorsi nuovi, parlando di etica, di ambiente, di tutela del lavoro, di scenari lontani, di aria che tira, di ciò che c'è da fare proprio perché nessun altro lo fa, di trasparenza a 360 gradi, di collaborazione con l'Autorità Competente, di rispetto del consumatore e delle esigenze dei committenti.

Sarà un lavoro molto duro, ma si sa, che i lavori duri qualcuno li deve pur fare.

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

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

Formazione manageriale

Sede operativa: Corso Soleri 3, 12100 Cuneo

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





Dr.ssa GIADA ALLOA

PRATICHE AUTO

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

BOLLO AUTO, LE ESENZIONI PER I MEZZI PESANTI

Il bollo auto è una tassa regionale che grava sul proprietario di un veicolo.

In quanto **tassa di proprietà** deve essere pagata a seconda che il veicolo circoli o meno su strada ed ha scadenza annuale.

Il mese di scadenza coincide, nella maggior parte delle Regioni, con il mese antecedente a quello di immatricolazione, ma è possibile effettuarne il pagamento solo il mese successivo (ad esempio se acquisto un mezzo il 1° settembre 2014 il bollo avrà scadenza nel mese di agosto ma sarà possibile pagarlo solo a settembre).

Per quanto riguarda **gli autocarri con peso complessivo superiore a 12 ton-**

nellate, il pagamento del bollo può essere frazionato in scadenze quadrimestrali, sarà quindi possibile pagare il bollo per 4, 8 o 12 mesi.

Essendo una tassa regolamentata dalle singole Regioni, esse hanno stabilito delle agevolazioni per alcuni tipi di veicoli.

Ad esempio sono esenti o hanno delle riduzioni i veicoli intestati a disabili con limite di cilindrata o con dispositivi anti inquinamento.

Per quanto riguarda i mezzi pesanti, invece, ecco **alcune agevolazioni regionali**:

- in **Piemonte** sono esentati i veicoli atti al carico, scarico e compattazio-

ne dei rifiuti solidi urbani e/o adibiti allo spurgo dei pozzi neri, la cui attrezzatura deve essere fissa e permanente oppure, qualora scarrabili, in caso di intercambiabilità vincolata al caricamento di sola struttura con medesima caratteristica;

- in **Lombardia** (e in **Piemonte**) è previsto il 20% di riduzione per autoveicoli trasporto cose di peso complessivo non inferiore a 12 tonnellate e trattori stradali per il traino di semirimorchi muniti di sospensione pneumatica all'asse o agli assi motore o di sospensione ad essa equivalente;

- in **Umbria** ed in **Campania** si ha una riduzione del 50% per gli autoveicoli di peso complessivo inferiore a 12 tonnellate adibiti a trasporto latte, carni macellate, immondizia (auto compattatori), generi di monopoli, carri botte per spurgo pozzi neri.

La tassa automobilistica diventa **tassa di circolazione** e non di proprietà nel caso di veicoli d'interesse storico (20 anni iscritti ad un club - 30 anni di diritto) e per i ciclomotori.

In questo caso il bollo deve essere pagato sempre annualmente, ma con decorrenza anno solare quindi gennaio-dicembre e solo se il veicolo viaggia su strada; inoltre, al contrario della tassa di proprietà, la tassa di circolazione dev'essere tenuta a bordo del mezzo insieme alla carta di circolazione.



Avv. GIORGIO PASETTI

L'OPINIONE

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

SINDACATO E POTERE

La Costituzione enuncia all'articolo 1, che *"l'Italia è una Repubblica democratica fondata sul lavoro"*. Il significato della parola democrazia, di origine greca, è "potere del popolo".

Quindi il lavoro dei cittadini è lo strumento con il quale lo Stato esiste come struttura organizzativa sul territorio, per far sì che si concretizzi nella realtà il principio dell'articolo 4: *"la Republi-*

ca riconosce a tutti i cittadini il diritto al lavoro".

La maggiore espressione del potere dei cittadini è l'azione che gli stessi devono esercitare nella società per rendere effettivo il diritto al lavoro.

Ma il potere non ha significato alcuno se non viene esercitato.

Nella contrapposizione fra chi, nel mondo del lavoro, intende far prevaricare il proprio interesse rispetto all'interesse di un altro, l'elemento che consente di far comprendere quale sia quello che, nella contrapposizione fra gli stessi, rispetta i principi della Costituzione, è la configurabilità di un interesse quale diritto, in quanto conforme alle leggi ed ai principi della democrazia. Non più quale un semplice interesse realizzabile a danno di altri, ma un diritto tutelato appunto in quanto "fondamento" della democrazia.

I bei principi restano vuote enunciazioni se non vi sono gli strumenti per renderli concreti ed operativi nella vita quotidiana.

E poiché un diritto è tale ed è rivendicabile ed applicabile in quanto i contenuti dello stesso sono formulati in norme obbligatorie, la effettiva applicazione di quelle esistenti e la introduzione di norme più conformi alla realtà dei tempi per tutelare chi lavora in posizione autonoma, e dipendente, richiede l'impegno personale e convinto di tutti coloro che vogliono salvaguardare il proprio futuro.

La Costituzione interviene nuovamente affermando all'articolo 4: l'iniziativa sindacale è libera - *"l'attività economica pubblica e privata è indirizzata e coordinata a fini sociali"*.

Per ottenere il riconoscimento dei propri diritti al lavoro occorre avere il potere per tradurli in legge, agendo a livello parlamentare e presso le Istituzioni locali.

Ma **solo ove una categoria sappia agire**



con autorevolezza, con l'azione vincente e decisa dei suoi appartenenti, rappresentati dal sindacato, può conseguire i propri diritti da far valere anche dinanzi alla Magistratura, per imporsi con quel ruolo che le è proprio nell'attuale società economica, senza dover chiedere, come se trattasse di una concessione, quanto alla stessa è dovuto.

Gli esponenti di una **organizzazione sindacale, operante con articolazioni territoriali e a livello nazionale**, non vengono, come spesso accade per i politici, eletti senza essere nemmeno conosciuti, ma sono nominati da - e fra - i colleghi, come i più preparati e determinati, che conoscono, per la consapevo-

lezza ed esperienza acquisita nel corso degli anni, i problemi della categoria e le soluzioni da adottare.

Il rilevante potere che è proprio degli operatori dell'autotrasporto merci deve essere fatto valere nell'ambito di tutte le componenti della società, politiche ed economiche, con la forza di indirizzo normativo del sindacato, data dalla adesione di ognuno e dalla responsabile partecipazione alla vita sindacale presso le sedi territoriali, con l'apporto delle esperienze e del decisionismo dei singoli.

Sindacato è potere. Ma se non si agisce oggi, domani non sarà più un altro giorno, ma una progressione verso una notte senza diritti.

I NOSTRI SERVIZI



Corso Alcide de Gasperi 21, 12100 Cuneo

Tel.: 0171 489258

Fax: 0171 649604

Email: alloasrl@gmail.com

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



Dr. AURELIO PRISCO

QUALITÀ TRASPORTI

È Assessor dei modelli per l'Eccellenza Aziendale (EFQM - PQI - INNOVAZIONE) e ha partecipato dal 1997 a tutte le edizioni nazionali dei premi. È Lead auditor abilitato dal Ministero dei Trasporti (delibera 16/07 del 30 maggio 2007) per la certificazione del sistema di qualità ai fini della sicurezza nel trasporto dei prodotti agroalimentari.

Dal 2000 svolge l'attività di libero professionista nella consulenza operante nel campo dell'Organizzazione Aziendale e dei Sistemi di Gestione. È Lead auditor di un prestigioso ente di certificazione nei settori logistico e agroalimentare.

UNA FORMAZIONE DI QUALITÀ NELLE AZIENDE DI TRASPORTI E LOGISTICA - CASO PRATICO

Sullo scorso numero abbiamo analizzato i **vantaggi di una gestione informatica della formazione del personale**, all'interno di un Sistema Qualità ISO 9001.

Vediamora un **esempio di applicazione concreta adattabile anche ad una piccola azienda di trasporti con un sistema Qualità certificato**. Si tratta di un'applicazione autocostuibile basata su Microsoft Excel™, ma perfettamente in grado di funzionare anche su piattaforme OpenSource (Libre Office, Open Office) oppure su macchine Macintosh provviste del foglio di calcolo Apple Numbers™.

Obiettivo di questo esempio consiste nel creare un percorso logico che possa portare il Responsabile della formazione o l'addetto al Sistema Qualità o chi per esso a disegnare un cammino ben definito e descritto nel riesame periodico della Direzione.

1. Il primo passo è **generare un mansionario per funzioni**, ad ognuna delle quali dovrà essere associato un elenco di competenze, capacità e caratteristiche che ogni funzione dovrebbe posse-

dere, per posizionarsi ad un livello ottimale.

Un esempio del risultato potrebbe essere quello rappresentato dalla **figura sottostante**, ferma naturalmente la piena libertà di ciascuno di aggiungere o togliere funzioni, fino a raggiungere una perfetta aderenza con la propria realtà. Una schermata del genere può anche funzionare da videata iniziale, da copertina, in caso si scelga di stampare un cartaceo, e anche da indice, semplicemente inserendo in ogni immagine un collegamento ipertestuale al foglio corrispondente.

2. Il secondo passo è prevedere un elenco del personale, che successivamente andrà assegnato nominativamente ad una (o più) delle mansioni individuate al punto 1.

3. Il terzo passo è **creare un elenco dei corsi**, riportante il titolo, la durata, la data o il periodo di erogazione, in modo da poter disporre di una sorta di registro consultabile e valutabile in tempo reale.

4. Il quarto passo è quello di **determinare per ogni operatore il divario esistente fra le sue conoscenze/competenze**

al "tempo 0" e quali dovrebbero essere le competenze previste nel mansionario di cui al punto 1.

Il passo 4 è uno dei più importanti poiché è quello su cui ruota molta della logica con cui è stato affrontato il discorso. In pratica, si dedica un foglio della cartella generale ModuloFormazione.xls per ogni funzione aziendale presente nel mansionario, al fine di ottenere un risultato simile a quello rappresentato nella **figura della pagina a destra**.

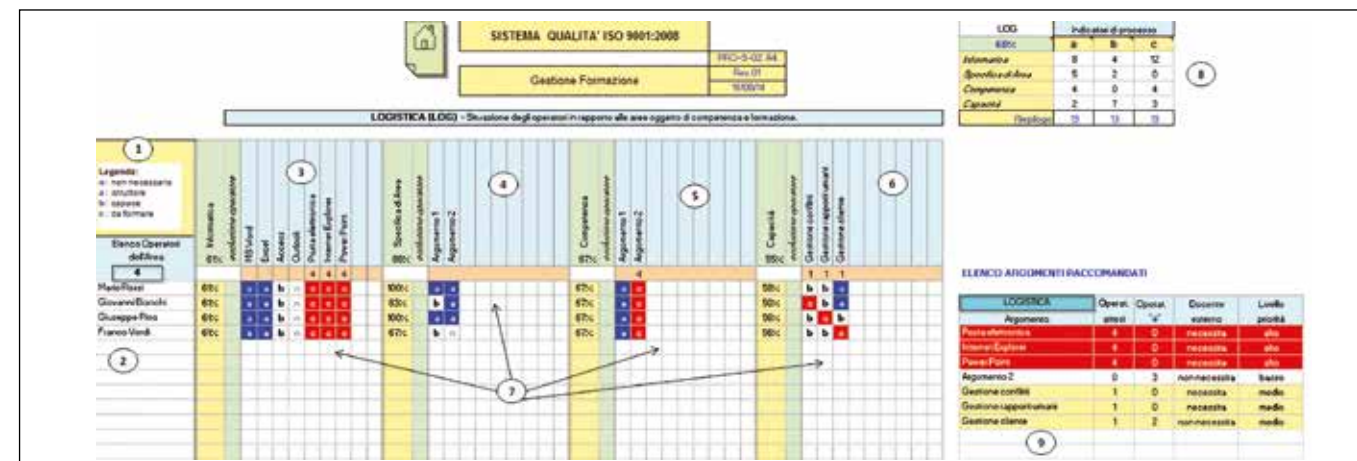
Nulla vieta che in determinati contesti possa esservi un unico foglio comprendente tutti gli operatori a prescindere dalla funzione che svolgono, ma ciò non è del tutto consigliabile perché gli argomenti oggetto di formazione possono non essere i medesimi per tutti ed anche gli indicatori statistici perdono parte del loro significato.

Nell'area 1 viene predefinita una scala di valutazioni, che poi verranno applicate ad ogni singolo operatore in rapporto ad ogni singolo argomento, rappresentate da: n (non necessario), a (istruttore), b (capace), c (da formare).

Una volta inseriti nell'area 2 i nominativi degli operatori adibiti all'area funzionale in oggetto, a ciascuno di essi verrà attribuita una delle quattro codifiche sopra riportate, per ciascuno degli argomenti considerati.

Il pannello è, da questo punto di vista, suddiviso in 4 macro aree (3, 4, 5, 6), che nell'esempio sono indicate come "Informatica", "Specifica di area", "Competenza", "Capacità", ed in una serie di argomenti inseribili o sostituibili a piacere per ognuna di esse.

Nelle rispettive aree 7, si otterrà quindi che per ogni argomento di formazione ciascun operatore sarà indicato come uno che non necessita di avere conoscenze (n), come un vero esperto dell'argomento, capace di insegnare anche ai suoi colleghi (a), come uno già in grado di svolgere per quell'argomento tutti gli incarichi che gli vengono assegnati (b) oppure come un operatore che deve mi-



gliorare e, quindi, andrebbe assoggettato a una o più formazioni specifiche (c). Questa fase di valutazione dei dipendenti è molto importante, poiché, se i giudizi non vengono dati con la massima imparzialità ed obiettività, si corre il rischio di falsare in partenza tutta la fotografia iniziale dello stato dell'arte, iniziando automaticamente tutte le altre attività successive.

Sarebbe perciò molto indicato che queste valutazioni venissero svolte da chi è adibito ad occuparsi del Sistema Qualità, insieme ai responsabili delle rispettive aree operative, che meglio conoscono i propri sottoposti, i loro pregi e le loro carenze.

5. Il quinto passaggio consiste nel **generare un elenco di argomenti raccomandati per comporre il piano di formazione annuale**, che sia basato proprio sul divario calcolato al punto precedente, tenendo conto della possibilità di sfruttare risorse interne per la docenza oppure no.

6. Il sesto passaggio mira a **ottenere in modo automatico degli indici statistici**, che siano in grado di fotografare la situazione attuale e sui quali sia anche possibile impostare un percorso mirato di miglioramento continuo documentato.

7. Il settimo passaggio crea il **piano di formazione annuale raccomandato**,

che verrà poi messo effettivamente a calendario dall'azienda in modo totale o in parte, a seconda delle reali possibilità. **8.** L'ultimo passaggio serve a **valutare nel tempo il mantenimento delle competenze acquisite** e a misurare in modo oggettivo quali problematiche stiano perdendo di visibilità e quindi necessitano di interventi formativi di rinforzo.

Per saperne di più
contattate il personale della
DG Consulting s.c.!
Tel.: 0171.412816
Email: info@dgconsulting.it

Ing. ANTONIO DILEO

MERCİ PERICOLOSE



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

VALUTAZIONE DI ASSIMILAZIONE TRA I RIFIUTI PERICOLOSI E LE MERCİ PERICOLOSE IN REGIME ADR - PARTE 3

Sullo scorso numero abbiamo visto come verificare se i rifiuti appartenenti al gruppo di probabile classificazione ADR sono merci pericolose. Ecco ora un **esempio pratico**.

Si consideri un rifiuto contenente sostanze tossiche. La procedura da seguire, per applicare questo metodo di classificazione, è la seguente.

Applicare le indicazioni delle Direttive 67/548/CEE e 99/45/CEE per indivi-

duare le sostanze e i preparati pericolosi, e tramite la loro concentrazione, disponibile dall'analisi chimica di classificazione del rifiuto, stabilire se il rifiuto è classificabile come molto tossico, tossico o nocivo.

Se il rifiuto non è classificabile come molto tossico, tossico o nocivo allora il rifiuto non è merce pericolosa ai sensi dell'ADR.

Viceversa, se il rifiuto è classificabile si deve procedere in questo modo:



• dapprima si consultino le banche dati sui valori tossicologici delle sostanze pericolose. Fatto questo si devono applicare le formule previste al cap. 2.2.61.1 dell'ADR.

• se il rifiuto contiene una sola sostanza tossica e di tale sostanza se ne conosce la concentrazione e il valore di tossicità acuta per ingestione e per assorbimento cutaneo (DL₅₀). Il valore della DL₅₀ del preparato (in questo caso rifiuto) va calcolato con la seguente formula:

$$\text{DL}_{50} \text{ del rifiuto} = \frac{\text{DL}_{50} \text{ della sostanza}}{\% \text{ della sostanza}} \times 100$$

Valore DL₅₀ per la tossicità acuta per ingestione: dose di materia somministrata che ha la massima probabilità di causare la morte, in un intervallo di quattordici giorni, della metà di un gruppo di giovani ratti albinici adulti, maschi e femmine. Il numero di animali sottoposti a questa prova deve essere sufficiente perché il risultato sia statisticamente significativo ed essere conforme alle buone pratiche farmacologiche. Il risultato è espresso in mg per kg di massa corporea.

Valore DL₅₀ per la tossicità acuta per assorbimento cutaneo: dose di materia somministrata per contatto continuo durante 24 ore con la pelle nuda

di conigli albinici, che ha la massima probabilità di causare la morte, in un intervallo di 14 giorni, della metà degli animali del gruppo. Il numero di animali sottoposti a questa prova deve essere sufficiente perché il risultato sia statisticamente significativo ed essere conforme alle buone pratiche farmacologiche. Il risultato è espresso in mg per kg di massa corporea.

Valore CL₅₀ per la tossicità acuta per inalazione: concentrazione di vapore, di nebbia o di polvere somministrata per inalazione continua, durante 1 ora, a un gruppo di giovani ratti albinici adulti, maschi e femmine, che ha la massima probabilità di causare la morte, in un intervallo di 14 giorni, della metà degli animali del gruppo.

Una materia solida deve essere sottoposta a prova se almeno il 10% della sua massa totale rischia di essere costituita da polveri suscettibili di essere inalate, per esempio se il diametro aerodinamico di questa frazione di particelle è al massimo di 10mm.

Una materia liquida deve essere sottoposta a prova se una fuoriuscita dall'ambiente stagno utilizzato per il trasporto può produrre una nebbia.

Per le materie solide come pure per i liquidi, più del 90% (in massa) del campione preparato per la prova deve essere costituito da particelle suscettibili di essere inalate come sopra definito. Il risultato è espresso in mg per litro di aria

per le polveri e le nebbie e in ml per mc di aria per i vapori.

Trovato il valore della DL₅₀ del rifiuto la classificazione ai sensi del trasporto va fatta applicando la seguente tabella (cap. 2.2.61.1.7).

Per giudicare il grado di tossicità si deve tenere conto degli effetti constatati sull'uomo in alcuni casi di intossicazione accidentale, nonché delle particolari proprietà delle singole materie: stato liquido, grande volatilità, proprietà particolari di assorbimento cutaneo, effetti biologici speciali.

In assenza di osservazioni fatte sull'uomo, il grado di tossicità deve essere stabilito ricorrendo alle informazioni disponibili provenienti dalle prove sugli animali conformemente alla seguente tabella.

Tossicità per inalazione di vapori:

I liquidi che sviluppano vapori tossici devono essere classificati nei gruppi della tabella più in basso, dove la lettera "V" rappresenta la concentrazione (in ml/mc di aria) di vapore (volatilità) saturo in aria a 20°C alla pressione atmosferica normale.

Detti criteri di tossicità per inalazione di vapori hanno per base i dati sulla CL₅₀ per un'esposizione di 1 ora e si devono utilizzare tali informazioni quando sono disponibili.



	Gruppo di imballaggio	Tossicità per ingestione DL ₅₀ (mg/kg)	Tossicità per assorbimento cutaneo DL ₅₀ (mg/kg)	Tossicità per inalazione CL ₅₀ Polveri e nebbie (mg/l)
Molto tossiche	I	< 0 = 5	< 0 = 40	< 0 = 0,5
Tossiche	II	> 5 - 50	> 40 - 200	> 0,5 - 2
Con basso grado di tossicità	III	Solidi > 50-200 Liquidi > 50-200	> 200 - 1000	> 2 - 10

Molto tossiche	Gruppo di imballaggio I	Se V > 0 = 10 CL ₅₀ e CL ₅₀ < 0 = 1000 ml/mc
Tossiche	Gruppo di imballaggio II	Se V > 0 = CL ₅₀ e CL ₅₀ < 0 = 3000 ml/mc e non sono soddisfatti i criteri per I
Con basso grado di tossicità	Gruppo di imballaggio III	Se V > 0 = CL ₅₀ e CL ₅₀ < 0 = 5000 ml/mc e non sono soddisfatti i criteri per I e II



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.

LA GESTIONE DELLE INTERFERENZE NEI CANTIERI EDILI

Questo articolo chiude la serie dedicata alle **interferenze nel mondo dell'autotrasporto**, approfondendo la casistica dei **cantieri edili**, nello specifico trattando il conferimento di materiali in genere e di calcestruzzo.

Quanto di seguito riportato riguarda la **"mera" fornitura, senza altre attività in cantiere**, in caso contrario si rimanda all'articolo pubblicato sul numero 3/2014 di TN Trasportonotizie.

Nel seguito, per **impresa fornitrice** si intende l'azienda che fornisce la merce (con propri mezzi o tramite autotrasportatore terzo), mentre per **impresa esecutrice** si intende l'azienda che effettua le attività operative in cantiere. Nel caso di **fornitura di materiali in genere, ad eccezione del calcestruzzo**, l'impresa fornitrice è esonerata dalla redazione del POS, ma, in ottemperanza agli obblighi definiti dall'art. 26 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i., deve provvedere, nell'ambito dello scambio di informazioni tra datori di lavoro, a fornire preventivamente tutte le informazioni necessarie sulle sue operazioni in cantiere, e deve ricevere dall'impresa esecutrice le informazioni per garantire la salute e la sicurezza dei propri lavoratori del cantiere.

L'impresa esecutrice dovrà integrare il POS in modo che il coordinatore in fase di esecuzione possa valutare la compatibilità delle operazioni di fornitura con quanto contenuto nel PSC ed eventualmente prescrivere modifiche.

Un caso a parte è rappresentato dal **conferimento di calcestruzzo**, in quanto esiste una procedura di riferimento, approvata in data 19/01/2011 dalla Commissione Consultiva permanente sulla salute e sicurezza sul lavoro, che riporta le informazioni che devono scambiarsi il fornitore di calcestruzzo e l'impresa esecutrice e le corrette modalità operative.

Il rispetto delle disposizioni della proce-

dura permette di ottemperare a quanto prescritto dall'art. 26 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i. in termini di collaborazione e informazione reciproca fra datori di lavoro ed esonera l'impresa fornitrice dalla redazione del POS.

Come già più volte riportato, centrale è il **coordinamento tra datori di lavoro**, nello specifico l'impresa fornitrice invia all'impresa esecutrice un documento (allegato 1 della procedura) che deve indicare:

- tipologia e caratteristiche dei mezzi utilizzati;
 - numero di operatori presenti e mansione svolta;
 - rischi connessi alle operazioni di fornitura in cantiere;
- mentre l'impresa esecutrice deve inviare all'impresa fornitrice le informazioni necessarie per l'accesso in sicurezza al cantiere. Questo avviene attraverso un documento (allegato 2 della procedura) che deve indicare:
- descrizione dell'area di cantiere, degli accessi e della viabilità;
 - caratteristiche delle postazioni di getto (es. vicinanza di scavi, vicinanza di linee elettriche e cavidotti);
 - informazioni circa la presenza/assenza di un'area per il lavaggio finale;

- nominativi del responsabile di cantiere e dell'eventuale coordinatore in fase di esecuzione.

Nel caso di utilizzo di trasportatori terzi l'impresa fornitrice dovrà consegnare ad essi sia il documento inviato all'impresa esecutrice che quello ricevuto dalla stessa.

Infine la procedura descrive le modalità operative ed i rischi associati a ciascuna fase di lavoro prevista.

La versione su file della procedura è scaricabile dal sito del Ministero del Lavoro al seguente link: http://www.lavoro.gov.it/Strumenti/Normativa/Documents/2011/20110210_LC.pdf

Oltre al rispetto delle **misure di prevenzione e protezione tipiche dell'attività di conferimento calcestruzzo**, è fondamentale che il **lavoratore dell'impresa fornitrice (autista), al momento dell'arrivo in cantiere, individui il preposto/lavoratore incaricato dall'impresa esecutrice e rispetti tutte le indicazioni fornite dallo stesso** (es. viabilità, modalità di accesso, aree adibite alle operazioni di getto), attuando le misure di sicurezza previste.

Il datore di lavoro dell'impresa fornitrice deve pertanto informare il lavoratore sui comportamenti da tenere per l'accesso in cantiere e trasmettergli le informazioni ricevute dall'impresa esecutrice.



Focus: qui Piemonte

Intervista al neo Parlamentare UE Alberto Cirio “Le risorse in Europa ci sono, sfruttiamole!”



Abbiamo intervistato Alberto Cirio, eletto al Parlamento europeo lo scorso maggio (si veda anche a pagina 21). Considerato l'impegno da sempre profuso a difesa degli interessi locali e regionali

- è stato **Vicesindaco e Assessore ad Alba, Consigliere e Assessore regionale**, nonché attuale coordinatore della Cabina di regia "Piemonte Expo 2015" - abbiamo chiesto all'europarlamentare di esprimersi su alcune que-

stioni regionali. Dalle ricadute che la realizzazione dei corridoi europei di trasporto avrà per l'economia piemontese, agli investimenti in opere per il trasporto viario in Piemonte, passando per lo sviluppo lo-

gistico della Regione. Una cosa, secondo l'On. Cirio, è certa: se in Italia mancano le risorse economiche necessarie al settore trasportistico, l'Europa le ha e occorre saperle sfruttare al meglio.

1) Dei nove corridoi multimodali europei TEN-T due attraverseranno il Piemonte: il corridoio Mediterraneo, in cui si inserisce la Torino-Lione, e il corridoio Reno-Alpi, che collegherà Genova ai porti del Mare del Nord, passando per Novara. Quali ricadute prevede per l'economia piemontese?

Per una volta il nostro territorio si trova in una condizione geografica fortunata e il fatto di essere in posizione strategica per i futuri assetti della grande viabilità europea ci può forse compensare da decenni di abbandono da parte dello stato italiano, che in Piemonte non ha fatto investimenti sulla rete stradale, tanto che **per andare in Francia usiamo il Colle della Maddalena per il quale non ci sono neanche le risorse per sgomberare la neve**, oppure **siamo collegati a Ventimiglia dal Tenda che fu realizzato ai tempi di Napoleone**.

La nostra posizione potrebbe rappresentare una svolta, perché il primo modo per aiutare il mondo dei trasporti è quello di dargli vie percorribili, moderne e sicure, che oggi il Piemonte non ha.

Su questo, però, **dobbiamo tenere un livello di attenzione**

altissimo, perché si tratta di progetti ancora in via di realizzazione e, fino a quando non saranno ultimati, non possiamo permetterci di allentare l'impegno neanche un giorno. È positivo, però, essere al centro di questi grandi corridoi, che sono una occasione di sviluppo anche sull'indotto.

2) Quali linee strategiche di sviluppo logistico individua per il Piemonte, quale area retroportuale dei porti liguri, al fine di rendere il magazzinaggio e il transito delle merci rapido, efficiente e appetibile per gli operatori del settore (che ad oggi preferiscono far arrivare le merci nei porti nordeuropei)?

Ho lavorato molto come assessore regionale, nel mio impegno precedente a quello europeo, perché il rapporto Piemonte-Liguria fosse sempre più stretto e consolidato, in modo da ragionare insieme su politiche di sviluppo comuni.

Le **aree retroportuali rappresentano sicuramente una linea di intervento strategica in grado di cambiare il futuro di intere aree geografiche del Piemonte** che vivevano un tempo della loro vocazione industriale. Penso, ad esempio, alla zona

dell'Ovadese o alla Valle Bormida, aree che vivevano di industria e dove la crisi ha lasciato un grande vuoto, che sarebbe naturalmente colmabile attraverso investimenti su aree come quelle retroportuali.

3) Quali sono le priorità per l'autotrasporto merci sui valichi alpini piemontesi? Il potenziamento delle infrastrutture esistenti è sufficiente o si deve investire in opere nuove e con quali risorse (comunitarie e non)?

Questi interventi non possono più aspettare, per le **esigenze**

economiche e commerciali delle nostre aziende e dei nostri autotrasportatori, ma anche per una questione di **sicurezza e dignità del loro lavoro**. Le risorse economiche l'Italia non le ha più, e questo è un dato di fatto, ma in Europa ci sono. Il nostro Paese è un contribuente netto, cioè paga all'Ue più di quanto riceve, e questo oggi non è più accettabile. Basta andare nell'est Europa, in paesi come la Bulgaria e la Romania, per rendersi conto di quali e quante opere di collegamento viario siano in corso di realizzazione grazie ai **fondi europei**. **È ora che l'Italia si svegli** e il mio impegno sarà in questa direzione.

Controllo assicurazioni RCA Maxi operazione della Polstrada

Una maxi operazione estiva della Polizia Stradale finalizzata al controllo della copertura assicurativa sui veicoli circolanti in Italia ha evidenziato dati allarmanti.

Le violazioni attinenti l'obbligo assicurativo ammontano al 23% del totale delle infrazioni riscontrate.

I controlli della Polstrada hanno condotto al sequestro di 156 veicoli che circolavano sprovvisti di assicurazione RC auto e alla denuncia di 26 persone.

In Piemonte e Valle d'Aosta sono stati disposti **63 posti di controllo** con l'impiego di 80 pattuglie. In totale i

veicoli controllati sono stati 826, di cui 789 nazionali, 35 comunitari e 2 extracomunitari.

Sono state accertate **283 violazioni, di cui 29 dovute all'assenza di copertura assicurativa**, rispettivamente 13 su veicoli di trasporto merci e 16 su veicoli di trasporto persone. I veicoli sottoposti a sequestro amministrativo sono stati 6.

Dall'inizio dell'anno le pattuglie della Polizia stradale operanti in **Piemonte e Valle d'Aosta** hanno contestato ben **1648 violazioni per guida senza copertura assicurativa** e posto in sequestro amministrativo 1498 veicoli.

La Polizia di Stato ricorda che chi circola con veicolo privo di assicurazione subisce una sanzione amministrativa pecuniaria, variabile da 841 a euro 3.366 euro, e il sequestro del mezzo. Chi circola con documenti assicurativi

alterati o contraffatti, invece, è soggetto alla confisca del veicolo. Infine, per coloro che hanno materialmente contraffatto i suddetti documenti, la sanzione prevista è la sospensione della patente per un anno.



Tangenziale di Novara prolungata grazie allo “Sblocca Italia” Partirà anche il collegamento Masserano-Ghemme

Il Presidente Anas Pietro Ciucci, nel corso di un'audizione alla Camera dei Deputati, ha dichiarato che il Decreto Sblocca Italia (di cui diamo notizia a pagina 13) “mette a disposizione dell'Anas 1.552 milioni di euro, che consentono di avviare investimenti per oltre 1.925 milioni di euro al fine di ammodernare e innalzare i livelli di sicurezza della rete

di 25 mila km di strade e autostrade in gestione”. Per quanto riguarda gli interventi di competenza Anas in Piemonte, il Decreto sblocca i fondi per interventi appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015, tra i quali:

- il completamento e l'ottimizzazione della Torino-Milano con la viabilità locale, mediante l'interconnessione

fra la **Strada statale 32 “Ticinese”** e la **Strada provinciale 299 “della Valsesia”** attraverso **due lotti della Tangenziale di Novara**, il lotto 0 e il lotto 1, con un finanziamento di 72 milioni di euro, per l'avvio di un investimento complessivo di 124,5 milioni di euro;

- il rifinanziamento dell'art. 1, c. 70 della Legge di Stabilità 2014, per il superamento del-

le criticità sulle infrastrutture viarie concernenti **ponti e gallerie** (300 milioni di euro). In più, tra gli interventi appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 agosto 2015 figura il **collegamento autostradale tra Masserano (BI) e Ghemme (NO)**, con un contributo di 80 milioni di euro per un investimento complessivo di 205 milioni di euro.

SCOTTO

TENDE & TELONI



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

Focus: qui Liguria

Burlando e Paita al Ministero dei Trasporti Ecco le infrastrutture liguri prioritarie

A inizio settembre il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi ha incontrato al Ministero il Presidente della Regione Liguria Claudio Burlando e l'Assessore regionale alle Infrastrutture Raffaella Paita, oltre a rappresentanti della Provincia di Genova, del Comune di Genova e di Società Autostrade per l'Italia.

All'ordine del giorno una ricognizione approfondita degli **interventi infrastrutturali necessari in Liguria**.

Le priorità individuate tra le **infrastrutture viarie** sono la Gronda Nord, il Tunnel di

Fontanabuona e il Tunnel sub portuale di Genova.

È stata anzitutto ribadita la strategicità della **Gronda Nord**, per potenziare il nodo autostradale genovese, che ne ha determinato l'inserimento nell'accordo di programma quadro tra il Governo e la Regione Liguria.

Si è decisa l'apertura della Conferenza dei servizi con procedura ordinaria, prevista per il mese di ottobre, che valuterà l'integralità del progetto. Contemporaneamente si è chiesto alla concessionaria Autostrade per l'Italia di verificare l'opportunità di

realizzare l'opera mediante lotti funzionali, indicandone le priorità in accordo con gli enti locali.

La divisione in lotti funzionali viene incontro all'esigenza di individuare modalità sostenibili di finanziamento dell'opera: il costo globale della Gronda prevedrebbe, in base

all'attuale convenzione con la concessionaria, aumenti del 20% a livello nazionale delle tariffe autostradali. È opinione condivisa che in questo momento una tale richiesta sia improponibile.

Per quanto riguarda il **Tunnel Val Fontanabuona**, nell'entroterra genovese, sono stati

**Volete segnalarci notizie o eventi
sul vostro territorio?**

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamatoci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816



SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



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

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

Via Fiume, 34 - 18038 SANREMO (IM)

Tel. 0184.50.15.60 - Fax 0184.54.16.66

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

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

chiesti ad Autostrade per l'Italia il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale entro gennaio 2015, sulla base dei quali sarà possibile quantificare il costo dell'opera. Partiranno a quel punto le procedure della conferenza

dei servizi e contemporaneamente di valutazione di impatto ambientale. Poiché tale infrastruttura è ritenuta fondamentale per il territorio, Regione e Stato centrale si impegnano a individuare la copertura finan-

ziaria entro la fine del 2016, stante la condizione di cantiabilità dell'opera. Infine, il **Tunnel sub portuale di Genova** è considerato necessario per la mobilità del capoluogo ligure, il cui Sindaco ha comunicato che la società

del Tunnel continuerà nell'opera di progettazione e ha manifestato la disponibilità del Comune a subentrare nella società qualora l'Autorità portuale decidesse di cedere le sue quote.

Durante l'incontro al Ministero, sono state anche individuate, tra le **infrastrutture ferroviarie**, queste priorità:

- la continuità dei cantieri del Terzo Valico dei Giovi;
- il raddoppio della linea Andora-Ventimiglia;
- la messa in sicurezza dei punti critici individuati e monitorati da RFI sull'intera tratta ligure;
- la prosecuzione della metropolitana di Genova verso il levante.



Dumping sociale Autotrasporto genovese in ginocchio

Si diffonde con allarmante velocità il fenomeno dell'assunzione da parte di autotrasportatori italiani di camionisti italiani o romeni (residenti in Italia), con contratto interinale da agenzie estere.

Si tratta di un fenomeno particolarmente sentito nel genovese, dove **alcune aziende di autotrasporto assumono personale, italiano o estero**, anziché alle proprie dipendenze dirette, **tramite agenzie interinali dell'Est Europa**.

Oppure **impiegano autisti in sedi aziendali aperte in un Paese dell'Est**, dove i costi del lavoro sono più bassi rispetto all'Italia, **per poi farli lavorare in Italia in regime di distacco transnazionale**.

Questi autisti, oltre a lavorare a basso costo, guidano autocarri con targa italiana, cosa che rende difficilmen-

te intercettabile il dumping sociale dilagante sotto gli occhi di tutti. Inevitabile la denuncia dei principali sindacati dei lavoratori contro **tale pratica**, che **non danneggia soltanto i dipendenti delle aziende in questione e le Casse dello Stato italiano, ma anche quelle imprese che svolgono attività di autotrasporto nel nostro Paese onesta-**

mente, nel pieno rispetto della legalità, e oramai in ginocchio. Cosa fare per contrastare il fenomeno?

I sindacati dei lavoratori suggeriscono di **aggiornare la Direttiva comunitaria 96/71/CE** relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi, che presuppone la libera circolazione dei servizi sul ter-

ritorio dell'Unione europea. Tale normativa andrebbe rivista perché, al tempo in cui fu emanata, nel 1996, i Paesi membri della Comunità europea - quindici in tutto - avevano regimi fiscali molto simili. Oggi i Paesi dell'Unione europea sono ventotto, con normative fiscali anche molto distanti fra loro e conseguenti gravi distorsioni.



Focus: qui Toscana

Novità per l'autotrasporto toscano

A Pisa e Livorno nuove associazioni per la categoria

Aderendo all'innovativo progetto per l'autotrasporto italiano di Assotrasporti, Azione nel Trasporto Italiano e CEPI-UCI (Confederazione europea piccole imprese), si sono costituite due nuove associazioni territoriali in Toscana. Lo scorso 6 settembre sono nate l'**Associazione Pisana Innovazione nel Trasporto, in sigla APIT**, con sede in Via Aia Vecchia 12 a Castellina Marittima, e l'**Associazione Livornese Innovazione nel Trasporto, in sigla ALIT**, con sede in Via dell'Artigianato 4 a Collesalveti. I Consigli direttivi di APIT e di ALIT, guidati rispettivamente dai **Presidenti Giorgio Ercoli e Andrea dell'Agnello**, sono costituiti dai Vicepresidenti Gian Piero Budelli, Salvatore Celestre e Giuseppe Balestra, dal Segretario Natascia Sabatino, dal Tesoriere Fabrizio Ercoli e dal Consigliere Serena Giusti.

Il numero elevato di Vicepresidenti è stato fissato per consentire la massima operatività e rappresentatività dei dirigenti nel partecipare agli incontri con le istituzioni e sul territorio. I direttivi sono composti da **autotrasportatori e professionisti del settore** per garantire professionalità e competenza a tutti gli associati.

Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano stanno attuando a livello nazionale, con radicamento locale su tutto il territorio, un innovativo progetto volto a rinnovare e rivitalizzare l'autotrasporto italiano oggi in forte crisi, soprattutto di rappresentatività a tutti i livelli.

Le due associazioni, lontane dai tradizionali "carrozzi" colmi di funzionari, danno l'opportunità agli autotrasportatori di partecipare direttamente e attivamente ai tavoli decisionali all'interno delle Istituzioni, affinché si-

ano loro stessi a portare le proprie esperienze e a promuovere la soluzione dei propri problemi.

Gli associati possono poi contare su professionisti che offrono loro consulenza e servizi di elevato livello professionale e supportano le

iniziative sindacali con proposte di riforma scaturenti da una profonda analisi professionale.

Per maggiori informazioni si contatti ALIT (livorno@assotrasporti.eu) o l'APIT (pisa@assotrasporti.eu).



Ultimi i lavori sul Raccordo Siena - Firenze

"Eseguiti e ultimati gli interventi di manutenzione straordinaria del Raccordo autostradale Siena - Firenze. Nessun disagio per i cittadini e chiusura dei lavori prima dei tempi previsti". A dichiararlo è il **Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Riccardo Nencini**, il quale ha annunciato la chiusura dei cantieri nel

Raccordo Siena - Firenze, il cosiddetto RA 3, dove "sono stati eseguiti, entro il mese di luglio i primi lavori straordinari di messa di sicurezza della Siena - Firenze, con interventi per un importo complessivo pari a 20 milioni di euro".

Gli interventi sul Raccordo Siena - Firenze cui il Viceministro fa riferimento riguar-

dano:

- ripristino della pavimentazione e l'allargamento della piattaforma stradale;
- adeguamento della segnaletica verticale e marginale;
- risanamento delle strutture;
- adeguamento dell'impianto di illuminazione delle gallerie San Casciano e

Vallombrosina;

- adeguamento delle barriere di sicurezza.
- "È segno - ha concluso Nencini - che questo non è un Governo di soli annunci. Sulle infrastrutture toscane abbiamo già investito denari utili a realizzare progetti che semplificano la vita quotidiana dei cittadini. Andiamo avanti spediti".



Hai già pensato al tuo Calendario 2015?

NOI SÌ.

Realizziamo calendari di ogni tipo e formato



TIPOLITOEUROPA
grafica • stampa • editoria • packaging

via degli artigiani, 17 - 12100 cuneo
tel. +39.0171.60.36.33 - e-mail: info@tipolitoeuropa.com
www.tipolitoeuropa.com

ECONOBILITA i tuoi calendari con **VERNICI** all'**ACQUA**: neutre, lucide, opache, perlescenti, profumate, drip-off (misto lucido-opaco)... e altre ancora per rendere **UNICA** la tua **COMUNICAZIONE**



Solo i prodotti identificati come tali in questo documento sono certificati FSC® o PEFC™

Insieme,
abbiamo una marcia in più.



TRANSPOTEC
LOGITEC
SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 16-19 aprile 2015



www.transpotec.com



Official Partner