

Autotrasporto, strada in salita?

In primo piano



Dispositivi di rilevamento per infrazioni, le disposizioni del Ministero

pagina 6



Distacco transnazionale, in Gazzetta Ufficiale il Decreto

pagina 8



Logistica intelligente e trasporto multimodale nell'UE

pagina 12



Move.App e truckEmotion, un successo straordinario!

pagina 14



CCNL Assotrasporti-Ugl all'esame dei nostri consulenti

pagina 26



Dal territorio: focus Piemonte, Liguria, Marche

pagina 36



SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

RC AUTO, SCADENZE DI FINE ANNO



La polizza assicurativa dei tuoi veicoli è in prossimità di scadenza?

Da oltre dieci anni, il nostro gruppo d'acquisto ricerca quotidianamente le tariffe più competitive sul mercato fra **primarie compagnie assicurative**.

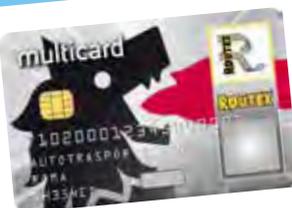
Possiamo così offrirti **condizioni molto vantaggiose**.

Contattaci per chiedere un **preventivo gratuito personalizzato**.

Non ti costa nulla e ti fa risparmiare!

ALCUNI DEGLI ALTRI NOSTRI SERVIZI

TESSERE
CARBURANTE



PAGAMENTO
PEDAGGI

PRENOTAZIONE
TRAGHETTI



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

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



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



TN 5/2016 • Anno XVIII

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



Testata associata all'Unione
Stampa Periodica Italiana

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

Redazione

Marco Dalmasso,
Fabrizio Civallo, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Davide Calvi, Simone Cagno, Pasquale Dui,
Silvia Gironi, Giuliano Latuga, Lorenzo
Pittaluga, Fabio Rubero, Giancarlo Tavella,
Damiano Zoffoli

Amministrazione

Ilaria Ponzo

Redazione e pubblicità

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

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social



trasportonotizie.com



TN - Trasportonotizie



NotizieTN

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

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 10. **NORME E ISTITUZIONI**
- 14. **L'INTERVISTA**
- 16. **EVENTI**
- 22. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 24. **LA TUA VOCE**
- 27. **CONSULENTI**
- 27. **Legale**
- 29. **Lavoro**
- 32. **Fisco**
- 34. **Legale**
- 36. **DAL TERRITORIO**
- 36. **Qui Piemonte**
- 37. **Qui Liguria**
- 38. **Qui Marche**

EDITORIALE

Fabio Rubero



STRADE SICURE?

L'episodio di Annone con il crollo del cavalcavia che ha ucciso una persona e ne ha ferite altre ha riportato trisemente in auge la sicurezza delle infrastrutture sulle quali siamo costretti quotidianamente a viaggiare. Scagionata l'azienda di autotrasporto titolare del camion che transitava lì in quel momento e che aveva un peso perfettamente in regola per farlo, l'occhio del ciclone si è indirizzato verso l'infrastruttura crollata, chi l'ha costruita, chi la gestisce. Pochi giorni dopo, forse anche per una sorta di psicosi per carità, sui social media sono "rimbalzate" alcune preoccupanti fotografie che ritraggono un viadotto dell'Autostrada Torino-Savona, precisamente il Viadotto

Castellaro, che così "a vista" sembrerebbe essere abbastanza pericolante. I gestori dell'Autostrada stessa hanno tuttavia tenuto a precisare come quella evidenziata nelle fotografie sia una lesione del cosiddetto "setto di chiusura della spalla" che non svolge funzioni di sostegno dell'impalcato. Anche considerando gli ormai tristemente famosi eventi sismici, che mettono a dura prova le infrastrutture del nostro paese, non sarebbe utile una verifica immediata delle "condizioni di salute" di strade, superstrade ed autostrade che tutti noi, ed a maggior ragione gli autotrasportatori, percorriamo ogni giorno?



Marco Dalmasso

Dispositivi di rilevamento per infrazioni Il Ministero fa chiarezza sul loro utilizzo

Il Ministero dell'Interno (Dipartimento della Pubblica Sicurezza) ha diramato una nota per fare chiarezza in merito alle **modalità di accertamento e contestazione delle violazioni attraverso l'impiego di dispositivi di rilevamento**.

Secondo l'art. 45 del Codice della Strada, infatti, i dispositivi di rilevamento devono essere omologati e approvati, per il funzionamento in modo completamente automatico, ovvero da remoto.

Tuttavia omologazione o approvazione non sono necessari nel caso in cui i medesimi dispositivi vengano utilizzati con la contestuale presenza dell'organo accertatore. In quest'ultimo caso, infatti, il dispositivo è semplicemente uno strumento del quale gli organi di Polizia stradale si servono per effettuare dei controlli.

Ne consegue che, durante l'attività di accertamento effettuata in occasione dei controlli su strada, **l'organo di Polizia presente sul posto può avva-**



larsi anche di appositi dispositivi non omologati, che gli consentano di rilevare la mancanza di revisione, di copertura assicurativa, ecc.

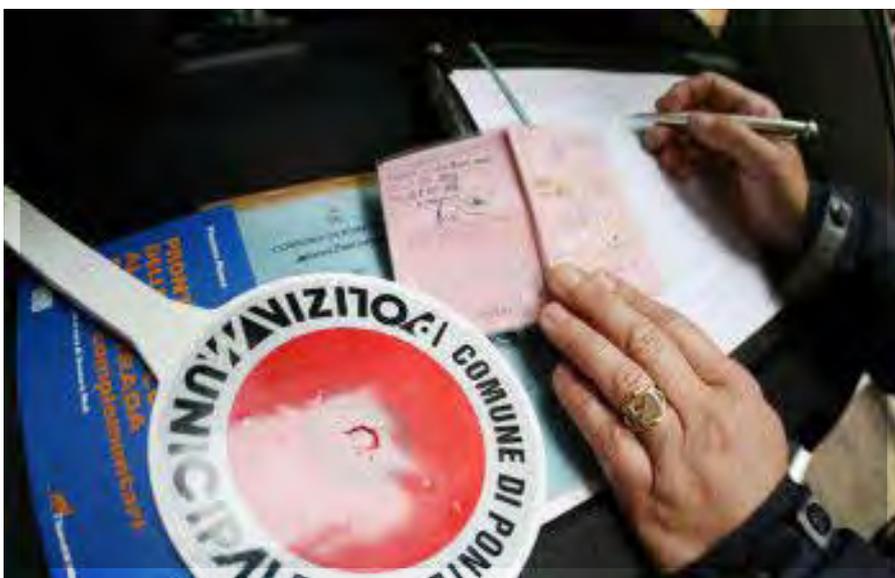
E procedere, dunque all'accertamento nonché all'immediata contestazione della violazione all'effettivo trasgres-

sore.

Tali dispositivi non possono essere considerati al pari di quelli previsti dall'art. 201 CdS, ma costituiscono solo un ausilio per l'operatore di Polizia.

Nei casi indicati, qualora la contestazione immediata dell'infrazione non sia possibile per motivi contingenti - che dovranno essere indicati esplicitamente in sede di notificazione del verbale - l'invito ad esibire documenti o a fornire informazioni (art. 180, comma 8 CdS) consente all'organo di Polizia di completare l'accertamento della violazione in un momento successivo, verificando sul documento la correttezza di quanto rilevato dal dispositivo al momento del controllo su strada.

Così intesa, tale procedura costituisce parte integrante dell'attività di accertamento che ha avuto inizio con il controllo effettuato su strada - seppur con l'ausilio di un apposito dispositivo - e che non si è potuta concludere nell'immediatezza a causa dell'impossibilità motivata di procedere a contestazione.



La procedura (art. 180, comma 8 CdS) mantiene in linea di principio la propria efficacia, in quanto contenuta in una norma a carattere generale che, essendo priva di confini definiti, consente

all'organo di Polizia di assumere informazioni e acquisire documenti utili ai fini dell'accertamento delle violazioni amministrative previste dal Codice della Strada.

Altrimenti risulterebbero consistentemente limitati i poteri di accertamento dell'organo di Polizia, che verrebbe privato di un essenziale strumento per l'esercizio delle proprie funzioni.

Estensione "E" per la patente

Le ultime disposizioni

La patente "E", com'è noto, è un'estensione delle patenti B, C1, C, D1, D che permette il traino di rimorchi e semirimorchi non leggeri (massa massima autorizzata superiore a 750 kg) ai veicoli per i quali si è ottenuta l'abilitazione di guida.

Occorre però fare un distinguo.

Chi è in possesso di una patente C1, C, D1, D, ottenuta sostenendo la prova teorica in data successiva al 2 marzo 2015 può ottenere l'estensione E senza altri esami.

Per tutti gli altri, invece, **è necessario sostenere un esame integrativo**. A questi ultimi, infatti, non è stata mai verificata la conoscenza minima teorica delle dinamiche legate alla guida con rimorchio.

L'esaminatore dovrà attenersi alla lista delle domande sugli argomenti definiti recentemente dal Ministero tramite una Circolare.

Questo per uniformare, sul territorio nazionale, detta prova di verifica e per evitare situazioni di disparità di trat-



tamento tra i candidati. La prova deve essere svolta ponendo al candidato **una domanda per ognuno degli argomenti** e il candidato, se risponde positivamente alle domande, continua la prima fase della prova pratica d'esame per il conseguimento della categoria richiesta. Potranno essere utilizzate anche quelle già contenute nel database dei quiz per il conseguimento della categoria C1 o C.

Di seguito riportiamo quelli relativi alle categorie C1E o CE:

1) Limiti di traino - Organi di traino e sistemi di frenatura del rimorchio

- Rapporto di traino;
- Principi di funzionamento del freno a inerzia;
- Organi di frenatura presenti sul rimorchio;
- Collegamenti tra motrice e rimorchio;

2) Stabilità, tenuta di strada e ingombro del complesso dei veicoli

- Sistemazione del carico nel rimorchio;
- Rischi dello spostamento del carico in caso di frenata;
- Comportamenti del veicolo in funzione del carico del rimorchio;
- Comportamenti del complesso in curva;

3) Disposizioni generali sulla guida del complesso veicolare

- Assicurazione per rischio statico;
- Limiti di guida della categoria BE;
- Traino di caravan.



Svizzera, si discute sul divieto notturno

Avanza la proposta di ridurre le ore di divieto

Come vi riportiamo mensilmente all'interno dell'elenco di divieti per i mezzi pesanti in vigore all'estero, in Svizzera i Tir non possono circolare dalle ore 22:00 alle ore 5:00.

Per il momento.

A fine settembre con 98 voti contro 93 (tre gli astenuti) è infatti stata approvata al Consiglio nazionale la mozione di Fabio Regazzi (PPD/TI).

Il deputato ticinese ritiene che i camion debbano poter circolare già alle 4:00, così da diminuire i conflitti con il traffico pendolare individuale negli agglomerati.

La rete stradale Svizzera, come ha spiegato il deputato, è cronicamente intasata: le ore di coda hanno superato quota 22.000 nel 2015, ben il 4,6% in più rispetto all'anno precedente.

E le conseguenze si materializzano in incidenti, stress, perdita di tempo e



inquinamento atmosferico. Secondo Regazzi anticipare di un'ora il via libera per i mezzi pesanti influirebbe positivamente sulla circolazione.

Contraria la consigliere federale Doris Leuthard, che difende il divieto di circolazione notturno esistente, pensato per proteggere la popolazione dal rumore causato dal traffico pesante, e

non ritiene la proposta una misura utile ad allentare il traffico. Ricorda altresì come già il trasporto di beni alimentari non sia soggetto al divieto di circolazione notturno e domenicale.

Insomma, il dibattito è aperto, si resta in attesa di un pronunciamento ufficiale. In caso di novità vi daremo prontamente notizia.

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



It's easier to leaseplan

Tariffe di noleggio a breve

e lungo termine a condizioni

agevolate per i soci

Assotrasporti



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

GENTE IN MOVIMENTO

L'INNOVATIVO MAGAZINE E SITO WEB DI INFORMAZIONE E APPROFONDIMENTO
PER GLI IMPRENDITORI, I PROFESSIONISTI E LE LORO FAMIGLIE



INTERAGISCI CON LA COMMUNITY ONLINE

REGISTRATI sul sito web genteinmovimento.com con un semplice clic,
COMMENTA gli articoli online, **CONDIVIDI** le tue idee ed esperienze,
PARTECIPA alla nostra community

REGALA UNA COPIA OMAGGIO DEL MAGAZINE

Omaggia un tuo collega, familiare o amico di una copia gratuita della rivista.
Inviaci il suo contatto: penseremo noi a inviare a tuo nome il **MAGAZINE REGALO**
nella versione **DIGITALE** o nel prestigioso formato **CARTACEO**

www.genteinmovimento.com | redazione@genteinmovimento.com

 [genteinmovimento](https://www.facebook.com/genteinmovimento)

 [genteinmov](https://twitter.com/genteinmov)

 [Gente in Movimento](https://www.linkedin.com/company/gente-in-movimento)

Veicoli commerciali, il mercato cresce ancora

Continuano ad aumentare le nuove immatricolazioni

Continua ad aumentare il numero di veicoli industriali (con massa a terra superiore alle 3,5 ton).

Secondo le stime del Centro Studi e **Statistiche dell'UNRAE** - sulla base dei dati di immatricolazione forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il mese di settembre la crescita è pari al 57,9% rispetto allo stesso mese del 2015 (1.620 unità contro 1.026).

Se si considera il cumulato dei primi nove mesi dell'anno in corso, l'incremento è pari al 40,6% rispetto ai dati relativi al medesimo periodo del 2015, rispettivamente 15.904 unità nel 2016 contro le 11.311 del 2015.

Per ciò che concerne i veicoli pesanti (massa totale a terra superiore alle 16 ton) l'incremento registrato a settembre è stato pari al 47,3%.

Nel 2016 infatti ci sono state 1.245 immatricolazioni contro le 845 del settembre 2015.

Nei primi nove mesi dell'anno le 12.353 unità immatricolate sopra le 16 ton indicano un incremento del 40,7% rispetto al periodo gennaio-settembre 2015 (8.779 unità).

"La costanza dell'incremento del mercato, consolidatasi anche a settembre, ci conferma l'effettiva inversione dell'andamento delle immatricolazio-



ni di veicoli industriali in Italia, dopo il lungo periodo di sofferenza iniziato nel 2008" le parole del Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE, Franco Fenoglio.

"Abbiamo sempre ritenuto - ha aggiunto - e riteniamo che, in mancanza di interventi strutturali di sostegno del rinnovo del parco, le misure finanziarie e fiscali adottate lo scorso anno, e in particolare il cosiddetto super-ammor-

tamento del 140%, abbiano dato un valido impulso agli investimenti per l'acquisto di nuovi mezzi da parte delle imprese di autotrasporto".

Per quanto riguarda le immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi (Massa totale a terra superiore a 3,5 ton) l'incremento nei primi 9 mesi del 2016 è stato pari al 34,6% rispetto allo stesso periodo del 2015 (10.700 veicoli venduti contro i 7.947 dell'anno precedente).






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

Info

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

Traffico in aumento

Le statistiche dell'Osservatorio

Il traffico **continua a crescere** sulla rete stradale e autostradale gestita da Anas. Questo quanto emerge dall'**Indice di Mobilità Rilevata** (IMR) dell'Osservatorio del Traffico.

Nel mese di settembre c'è stato un incremento del 2% rispetto a settembre 2015.

Se si considera la suddivisione in macro-aree, a settembre rispetto al mese precedente si registra un aumento del 5% al Nord Italia, mentre resta stabile il Centro.

Per quanto riguarda Sud e isole, la flessione è fisiologica ed è dovuta alla fine del periodo estivo.

Tornando a confrontare i dati con quelli dello scorso anno nel medesimo mese, rimane stabile il Centro, mentre aumentano del 2% l'area nordica e il meridione. Di notevole rilevanza i dati che riguardano il **segmento dei veicoli pesanti**. A livello nazionale - considerando la totalità dei veicoli - siamo di fronte ad un +18% rispetto ad agosto e +6% rispetto al 2015.

L'incremento a Nord Italia del segmento dei mezzi pesanti sale fino al 28 %, 21% al Centro e 13% al Sud.

Dato in crescita anche nelle due isole maggiori.

In Sicilia l'incremento è del 17,4% rispetto al 2015, +14% se confrontato con agosto 2016. In Sardegna rispettivamente +2% e +8%.



Inoltre l'apertura al traffico della direttrice Foligno-Civitanova Marche e del tratto umbro della direttrice Perugia-Ancona ha portato - sia nei mesi di agosto sia di settembre, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente - ad un incremento di circa 3.000 veicoli al giorno sul nuovo tracciato della Strada Statale 77 "della val di Chienti".

Le arterie più trafficate della rete Anas? Principalmente due:

- il Grande Raccordo anulare di Roma: nel giorno più trafficato (mercoledì 14 settembre) è stato registrato il passaggio di 160.564 veicoli;
- la Strada Statale 16 Adriatica all'altezza di Bari: è stata la più trafficata dai mezzi pesanti, con un picco di 9420 veicoli nella giornata di lunedì 26 settembre.

La multi temperatura nella logistica

I contenitori isotermitici con gruppo frigo integrato **MELFORM** permettono di trasportare diverse tipologie di materiale a temperature differenti su veicoli non coibentati, con range di regolazione delle temperature: da -25°C a +40°C.

Sono dotati di datalogger USB per monitorare la catena delle temperature e sono certificati ATP.

I **vantaggi** della soluzione **MELFORM**:

- Flessibilità nella gestione trasporti: su un veicolo mono temperatura è possibile trasportare contemporaneamente prodotti freschi, surgelati e a temperatura ambiente;
- Costi di investimento inferiori rispetto all'allestimento di un veicolo refrigerato e possibilità di consegne frazionate;
- Doppia alimentazione: collegamento alla batteria del veicolo oppure alla corrente di rete;
- Facile lavabili, sanificabili e completamente riciclabili.

Investi nel modo giusto: scegli **MELFORM**.



MELFORM

**SISTEMI E SOLUZIONI
PER IL TRASPORTO
A TEMPERATURA
CONTROLLATA**

www.melform.com



LA MULTI TEMPERATURA NELLA LOGISTICA

Investi nel modo giusto!

CQC, dopo la scadenza si può circolare se... Il Ministero ha disposto una proroga

Il 9 settembre scorso, come vi avevamo anticipato, sono scadute tutte le CQC merci rilasciate per documentazione.

Il grande numero di coloro che hanno presentato istanze di rinnovo a ridosso di tale scadenza ha determinato - presso gli Uffici Motorizzazione civile - un

aggravio operativo e conseguenti **ritardi nel rilascio dei relativi documenti**.

Tenuto conto, però, della necessità per i conducenti professionali di tale titolo, al fine di svolgere regolarmente la propria attività, il Ministero dell'Interno ha diramato una Circolare volta a porre rimedio alla situazione.

Nel dettaglio, il testo stabilisce che il titolare di qualificazione CQC che ha presentato istanza di rinnovo di validità della stessa possa esercitare l'attività professionale, sul territorio nazionale, con la ricevuta di presentazione dell'istanza vidimata dall'Ufficio Motorizzazione civile, **per un periodo non superiore a tre mesi**.

Dunque la proroga è valida solo per la circolazione in Italia e, come detto, serve la ricevuta di presentazione dell'istanza vidimata dall'UMC. Il che significa che non basta possedere l'attestato di frequenza al corso.



SACED
ambiente & energia

carte
carburante

carte
prepagate

buoni
car wash*

dalla parte
dell'ecologia

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

* disponibili solo nell'impianto di Boves

sconti riservati a tutti i soci Assotrasporti

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

www.saced.com

Rimborso accise luglio-settembre

Ecco come procedere

Ecco come i trasportatori possono chiedere il **rimborso delle accise sul gasolio consumato nel terzo trimestre del 2016**.

L'Agenzia delle Dogane in una nota fa sapere di aver reso disponibile sul proprio sito internet www.agenziadogane.gov.it, il software aggiornato con cui le imprese di autotrasporto possono richiedere il rimborso delle accise sul gasolio consumato nel terzo trimestre del 2016.

A partire dal 1° ottobre ed entro il 31 ottobre 2016, gli esercenti di attività di autotrasporto merci con veicoli di massa complessiva pari o superiore a 7,5 ton possono presentare la dichiarazione utile alla fruizione del beneficio in essere, facendo riferimento ai consumi di gasolio effettuati tra il 1° luglio e il 30 settembre 2016.



L'Agenzia delle Dogane ha stabilito che l'importo rimborsabile è pari a:

- € 214,18609 per mille litri di gasolio, in relazione ai consumi effettuati tra il 1° luglio e il 30 settembre.

I crediti sorti con riferimento ai consumi relativi al secondo trimestre dell'anno 2016 potranno essere utilizzati in compensazione entro il 31 dicembre 2017.

Da tale data decorre il termine per la presentazione dell'istanza di rimborso in denaro delle eccedenze non utilizzate in compensazione, la quale dovrà essere presentata **entro il 30 giugno 2018**.

Sul Portale gli interessati possono accedere al software per la compilazione e la stampa dell'apposita dichiarazione da consegnare, insieme ai relativi dati salvati su supporto informatico (per drive USB, DVD o CD-rom), all'Ufficio delle Dogane territorialmente competente.



**AGENZIA
DELLE
DOGANE**



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

Volvo Trucks. Driving Progress



Distacco transnazionale In Gazzetta Ufficiale il Decreto

Il 27 ottobre è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto 10 agosto 2016, in materia di distacco dei lavoratori.

Il Decreto definisce gli standard e le regole per la trasmissione telematica delle comunicazioni dovute dai prestatori di servizi al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali che distaccano lavoratori in Italia.

Per prestatore di servizi si intende l'impresa stabilita in un altro Stato membro o in uno Stato terzo, o un'agenzia di somministrazione di lavoro stabilita in un altro Stato membro che distaccano lavoratori in Italia.

Il prestatore di servizi, entro le ore 24 del giorno precedente l'inizio del periodo di distacco deve inviare una comunicazione seguendo un modello specifico, denominato "UNI Distacco UE", che potete è possibile trovare sul sito del Ministero del Lavoro sulla home page.

Tale comunicazione può essere annullata entro le ore 24 del giorno precedente l'inizio del primo periodo di distacco.

Ogni variazione successiva alla comunicazione deve essere comunicata entro cinque giorni dal verificarsi dell'evento che comporta la modifica.

I dati contenuti nel modello "UNI Distacco UE" sono resi accessibili all'Ispettorato

nazionale del lavoro, all'Istituto nazionale di previdenza sociale, all'Istituto nazionale per le assicurazioni e infortuni sul Lavoro secondo le modalità previste dal Codice per l'amministrazione digitale. Il Decreto in questione sarà in vigore il sessantesimo giorno successivo alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale (avvenuta, come detto, il 27 ottobre).



DGConsulting s.c.
consulenza globale



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

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

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



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

Dedicato a chi ha fatto molta strada



sferica.net

TRANSPOTEC

LOGITEC

SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 22-25 febbraio 2017

www.transpotec.com |   

REGISTRATI SU WWW.TRANSPOTEC.COM
E RISPARI SUL PREZZO DEL BIGLIETTO!

Located in



Co-located with

SaMoTer

In partnership with



Under the patronage



Organized by



Logistica intelligente e trasporto multimodale

L'On. Zoffoli: "Sì a nuove regole UE, essenziali per i trasporti"

L'europarlamentare del PD **Damiano Zoffoli**, iscritto al gruppo dei Socialisti e Democratici (SGD) al Parlamento Europeo e membro della Commissione per l'Ambiente, la Sanità pubblica e la Sicurezza alimentare (Commissione ENVI)

è relatore di un progetto in materia di logistica nell'UE e di trasporto multimodale nei nuovi corridoi TEN-T destinato alla commissione per i trasporti e il turismo. Ecco il suo intervento in occasione della conferenza organizzata il 27 settembre.

Rendere più sostenibile il trasporto delle merci, guardando alla logistica intelligente e al trasporto multimodale nell'UE: questo il tema della conferenza organizzata il 27 settembre dall'On. Damiano Zoffoli, eurodeputato PD iscritto al gruppo dei Socialisti e Democratici (SGD) al Parlamento Europeo. L'On. Zoffoli, membro della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (commissione ENVI), è **relatore di un progetto di parere sul tema della logistica nell'UE e sul trasporto multimodale nei nuovi corridoi TEN-T destinato alla commissione per i trasporti e il turismo.**

L'On. Zoffoli ha sottolineato, nel discorso di apertura della conferenza co-organizzata con la collega eurodeputata spagnola Ayala Sender (anche lei del gruppo dei Socialisti e Democratici), come il settore dei trasporti sia responsabile del 25% delle emissioni totali di gas a effetto serra ed il trasporto su gomma ne produca i due terzi. L'impatto del settore sul raggiungimento degli ambiziosi obiettivi climatici dell'UE, tra cui l'accordo di Parigi COP21, è rilevante, soprattutto considerando che si prevede, entro il 2050, un incremento del trasporto merci dell'80%.

Tenendo presenti questi dati, l'On. Zoffoli ha invitato la Commissione Europea a promuovere la competitività del trasporto merci su rotaia, delle vie navigabili interne, del trasporto fluviomarittimo e marino e a promuovere i trasporti intermodali. Zoffoli ha infatti ricordato che il trasporto su gomma viene preferito rispetto ad altri -più ecosostenibili- essenzialmente a causa dei costi, dei tempi e delle abitudini di chi accede ai servizi logistici. Se per i costi è necessario incentivare i comportamenti virtuosi e disincentivare le scelte inquinanti, il problema dei tempi si affronta invece con una rete

intermodale interconnessa e funzionale che possa garantire un rapido e ininterrotto transito delle merci attraverso l'UE. La rete logistica deve poi essere accompagnata da una semplificazione delle procedure burocratiche ed amministrative e dalla digitalizzazione del settore dei trasporti, fondamentale per garantire la condivisione dei flussi di informazioni, in modo che imprese e autorità possano fare scelte consapevoli in materia di spedizione e trasporto merci, così come nella gestione e nell'utilizzo delle reti di trasporto.

Zoffoli ha poi richiamato l'attenzione sull'importanza di arrivare a **coinvolgere le PMI nella catena logistica**, soprattutto attraverso l'informazione e la cosiddetta distribuzione dell'ultimo miglio. Le PMI costituiscono infatti il 90% del tessuto produttivo europeo

ed è necessario metterle al centro del progetto logistico per essere concreti ed ottenere dei risultati.

Un altro aspetto importante è la logistica inversa, ha spiegato Zoffoli, cioè quella che si occupa del ritorno del prodotto consumato al luogo d'origine per il riciclo ed il riuso, che non è integrata con la logistica distributiva. Il trasporto si lega così al tema amplissimo dell'economia circolare, cioè quell'economia pensata e realizzata per trattare i rifiuti non come scarti, ma come risorse da essere riutilizzate per produrre nuovo valore, permettendo la salvaguardia dell'ambiente, uno stile di vita sostenibile ed un risparmio in termini di materie prime utilizzate.

Zoffoli ha poi sottolineato che per una rete di trasporti efficace e competitiva è fondamentale una pianificazione a



360 gradi, che tenga in considerazione la logistica dell'ultimo miglio, la necessità di far arrivare le merci nei centri urbani - dove vive l'80% della popolazione europea - e affrontare i nodi dove si creano congestioni, che rallentano e creano inefficienze lungo l'intera rete.

Ci vuole integrazione tra le politiche degli Stati Membri, tra Istituzioni pubbliche e privati e tra mezzi di trasporto diversi. L'obiettivo dev'essere quello di spostare il traffico merci dalla strada alla ferrovia, investendo in treni più lunghi, più veloci, ad alta capacità, provvedendo ad un'adeguata manutenzione della rete, scegliendo una politica delle tariffe e dei pedaggi consapevole, con incentivi e disincentivi mirati a perseguire una strategia di trasporto verde ed interconnessa. In questo ambito "è la politica che deve fare delle scelte" ha sottolineato Zoffoli. La ricerca deve poi rispondere ai bisogni di carburanti alternativi, di emissioni ridotte e di tecnologia digitale necessari per una strategia di trasporto moderna in stretta collaborazione con gli enti locali. I sindacati giocano un ruolo chiave in questo settore, considerando che le merci devono spesso raggiungere i mercati dei centri urbani, e che la fase finale del trasporto e della distribuzione si effettua nelle città.

Nell'ambito di questa visione del settore della logistica intelligente, del trasporto multimodale, pulito ed interconnesso è stato sviluppato il progetto dei corridoi di trasporto TEN-T. Le TEN-T (Rete di Trasporti Trans-Europea, Trans-European Transport Network) hanno l'obiettivo di connettere il continente da Est a Ovest, da Nord a Sud e



chiudere i gap tra le reti di trasporto dei singoli Stati Membri, riducendo i punti di congestione e le barriere (fisiche, come i problemi tecnici, o burocratiche, come i problemi amministrativi). **Le TEN-T guardano ambiziosamente ad una catena di trasporto di passeggeri e merci che percorra l'Europa intera senza soluzione di continuità**, portando efficienza al sistema e consentendo ai consumatori e imprese di beneficiare dei ridotti costi di trasporto. Il progetto vuole anche stimolare l'economia, con un budget, fino al 2020, di 24 miliardi di euro.

I costi della logistica incidono per il 10% sul prezzo finale dei beni, una percentuale notevole che può essere abbassata grazie alle politiche europee nel sistema della logistica e dei trasporti. Gli obiettivi devono essere, ha concluso

Zoffoli, la digitalizzazione del settore, la formazione del personale - del quale ci si attende una carenza qualitativa e quantitativa, che deve essere affrontata sfruttando tutte le risorse che l'Europa può offrire, tra cui quella dei migranti - e investimenti mirati e intelligenti per una rete di trasporti organica, interconnessa e senza interruzioni.

"Sono stato nominato relatore per il parere "strategia europea per una mobilità a basse emissioni", continueremo perciò a confrontarci con l'obiettivo di uno sviluppo sostenibile che produca ricchezza nel rispetto di chi lavora e dell'ambiente. L'Europa potrà essere protagonista nel mondo se sostiene una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Lo sviluppo di una rete di trasporti interconnessa crea più Unione e più Europa" conclude l'On. Zoffoli.

IL PIENO LOW COST

CARTE
CARBURANTE

CARTE
PREPAGATE

Dove ci trovate?

Moncalieri (TO) Corso Trieste 1/A Angolo Via San Vincenzo

Dorzano (BI) Regione Sello



SCONTI RISERVATI A TUTTI I SOCI ASSOTRASPORTI

Mobilità sostenibile, retrofit e camera di compensazione

Proposte innovative al Move.App Expo

L'11 ottobre si è svolta la tavola rotonda: "Ottimizzare la catena dei trasporti in Italia. Soluzioni vantaggiose e prospettive di sviluppo nel mercato europeo", organizzata da Assotrasporti con il Centro Ricerca Trasporti dell'Università di Genova, nell'ambito del Move.App Expo, l'evento internazionale dedicato alle politiche per la mobilità (si veda il box sottostante).

Dopo il saluto iniziale del Presidente ManTra Alessandro Sasso, la parola è passata ai relatori.

L'On. Catalano ha presentato le potenzialità offerte dal Decreto n. 219 relativo al **sistema di riqualificazione elettrica (retrofit), destinato ad equipaggiare veicoli delle categorie M e N1**. Il Regolamento, come successivamente ha spiegato dettagliatamente il dott. Lino Trentini (in rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), stabilisce le procedure tecniche e amministrative per l'omologazione di sistemi di riqualificazione elettrica, destinati ad equipaggiare autocarri per il trasporto merci, nonché autobus, autovetture e camper, dotati in origine di motore tradizionale, con-



sentendone la conversione in trazione esclusivamente elettrica.

I vantaggi esposti dall'On. Catalano si traducono in un maggior numero di nuovi veicoli circolanti: attualmente i nuovi sono circa tremila, mentre con questa normativa si prevede di arrivare a 100.000.

Inoltre meno vincoli alla circolazione e all'accesso alle zone a traffico limitato e una serie di benefici per le imprese, che riguardano:

- imprese di autotrasporto, che potranno riqualificare il proprio parco veicolare soprattutto con riferimento ai veicoli utilizzati per la distribuzione delle merci nelle città;
- aziende di trasporto pubblico, che potranno rinnovare il proprio parco veicolare con conseguenti risparmi rispetto all'acquisto di nuovi veicoli.
- imprese produttrici dei componenti del sistema (batterie, motori

Il successo di Move.App Expo 2016



Move.App Expo è l'appuntamento annuale dedicato alle politiche per la **mobilità**, i **trasporti** e la **logistica** che porta a **Milano** i più illustri operatori, esperti e rappresentanti istituzionali del settore.

Nell'edizione 2016, in scena al Museo nazionale della scienza e della tecnologia Leonardo Da Vinci, ha avuto particolare successo il **Weekend della Mobilità**, che ha contato più di 4500 visitatori. Altri 4.000 i visitatori nei giorni seguenti e 65 i relatori di fama nazionale ed internazionale ai convegni e seminari in programma.

C'eravamo anche noi di **TN Trasportnotizie** in veste di Media Partner dell'evento.



- elettrici, sistemi elettronici);
- imprese che si qualificheranno costruttori di sistemi di riqualificazione elettrica;
- l'intera catena di officine titolate ad eseguire materialmente la riqualificazione elettrica del singolo veicolo, consistente nella rimozione del motore termico e la successiva installazione del motore elettrico.

Infine un minore impatto ambientale, grazie ad una mobilità sostenibile, e una conseguente riduzione dei costi del carburante.

Il Presidente di Assotrasporti Sandiano ha sottolineato come si tratti di un'innovazione assoluta: si dà infatti nuova vita a un veicolo usato. La sperimentazione avanza: questa tecnologia è stata recentemente applicata ad un veicolo commerciale, immatricolato come primo esemplare nel suo genere.

Il Presidente Sandiano ha poi ribadito la proposta Assotrasporti di **abolire il trasporto in conto proprio**, responsabile di inutili viaggi di ritorno a vuoto, dispendiosi e controproducenti oltre ad essere meno sicuri e professionali dei trasporti in conto terzi. Deve esistere un'unica tipologia di trasporto, con una sola normativa uguale per tutti (sia merce propria sia di terzi).

Alla questione ambientale e ad una mobilità sostenibile si è ricollegato il Presidente di SmartCity&Mobilitylab Edoardo Croci, che nel suo intervento ha presentato dati e studi sulle esternalità negative in ambito di logistica, ricordando gli obiettivi di riduzione di emissioni nocive dell'80/90 % entro il 2050.

Il Presidente Croci ha poi presentato il progetto Urbelog, che intende sviluppare e sperimentare una piattaforma telematica innovativa per la gestione della logistica merci di ultimo miglio, che sia ecosostenibile ed economicamente sostenibile.

In seguito è intervenuto il dott. Nicola Bassi, in rappresentanza di UIRNet, il soggetto pubblico indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per realizzare la piattaforma telematica che gestirà la piattaforma logistica nazionale (PNL).

L'obiettivo di UIRnet è aumentare l'efficacia e la sicurezza dei trasporti grazie all'innovazione tecnologica, messa a servizio di questa causa. Aumentare l'efficienza con tecnologie facilmente fruibili.

La piattaforma contrasterà le inefficienze di sistema, graduandone i flussi e i servizi per abbreviare i tempi di attesa al carico e allo scarico merci e i ritorni

a vuoto dei vettori.

Inoltre grazie a questo tipo di tecnologia si renderanno più veloci ed efficaci i controlli.

Il Presidente di Assotrasporti Sandiano si è soffermato sul tema dei controlli, plaudendo alla possibilità di accelerare i tempi grazie alla piattaforma UIRNet.

Da anni Assotrasporti chiede alle Istituzioni maggiori verifiche sui vettori stranieri e/o autisti di altra nazionalità (comunitaria o extracomunitaria), spesso liberi di circolare liberamente sulle nostre strade non revisionati e in alcuni casi pericolosi per la circolazione, creando disparità nei confronti degli autotrasportatori italiani, con in più conseguenze deleterie in termini di sicurezza stradale.

Il Presidente Sandiano ha rimarcato la necessità di formazione per gli addetti ai controlli stradali e di costituire un tavolo di lavoro comune tra associazioni dell'autotrasporto e Forze dell'Ordine, con l'obiettivo di rivedere le strategie sui controlli e formulare apposite istruzioni volte a renderli sempre più efficaci.

In conclusione, nella seconda sessione della tavola rotonda, l'On. Catalano ha illustrato lo stato di **avanzamento della Proposta di Legge per la realizzazione di una "camera di compensazione" multilaterale tra le imprese, nell'ambito del settore dell'autotrasporto.**

Grazie a questo sistema si risolverà fra gli altri il problema di mancanza di liquidità.

Questa proposta si può integrare alla piattaforma UIRnet, come è emerso nell'intervento del dott. Nicola Bassi. Il settore potrebbe compiere un grande passo in avanti nell'ambito della logistica.

Anche quest'anno la tavola rotonda coordinata dal Presidente di Assotrasporti Secondo Sandiano è stata un'importante momento di incontro e confronto, per presentare, discutere e promuovere la realizzazione di proposte innovative per il rilancio del settore.





ASSOTRASPORTI
RILASCIA:

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



199.302013 • 348.8827231

info@assotrasporti.eu

Tachigrafo digitale, workshop al Move.App Interviene il presidente di Assotrasporti

Al Move.App di Milano, presso il Museo della Scienza, si è tenuto in data 10 ottobre l'incontro con gli autotrasportatori incentrato sul tema del **tachigrafo digitale**: tecnologie disponibili e nuovo quadro normativo.

L'apertura del workshop ha visto l'intervento del Presidente Assotrasporti Secondo Sandiano, che ha illustrato le posizioni dell'associazione di categoria in materia di cronotachigrafo.

Assotrasporti, da sempre in difesa e tutela dei piccoli e medi trasportatori, chiede alle aziende produttrici e alla pubblica amministrazione una miglior qualità di vita lavorativa sia per il conducente sia per gli altri operatori del settore (titolari, impiegati e perfino per i clienti).

Il Presidente Sandiano ha inoltre evidenziato **l'esigenza della formazione**, che non deve essere appannaggio di pochi Enti, bensì il trasportatore do-



vrebbe poter spendere il proprio voucher anche presso una delle autoscuole abilitate.

A questo proposito Assotrasporti, assieme a UN.I.COOP e in collaborazione con Driverpeople e Grow-Up organizza

corsi di formazione a livello nazionale con l'obiettivo di aggiornare il personale addetto alla guida sulla normativa comunitaria e nazionale e sul corretto uso del cronotachigrafo, con rilascio di attestato finale.

Norme sul cronotachigrafo... ricapitoliamo

All'interno del TN 3-2016 (sezione "sicurezza e revisioni" e del TN 4-2016 (sezione "consulenti") avevamo dato ampio spazio alle nuove norme in materia di cronotachigrafo, che riprendiamo qui brevemente.

Da marzo 2016, com'è noto, è interamente in vigore il Regolamento europeo 165/2014/UE, relativo all'uso del cronotachigrafo.

Quali sono le novità principali?

I punti più significativi presenti nel Regolamento riguardano l'attribuzione di responsabilità in caso di violazioni (art. 33).

Con le nuove disposizioni, infatti, le imprese di trasporto hanno l'obbligo di:

- fornire ai propri conducenti una formazione e istruzioni adeguate in merito al buon funzionamento dei tachigrafi, effettuando controlli periodici sull'operato degli autisti;
- non incentivare i propri autisti - direttamente o indirettamente - ad usare in maniera impropria lo strumento;
- rilasciare ai conducenti in numero sufficiente i fogli di registrazione omologati;
- provvedere affinché la stampa dei dati provenienti

dal tachigrafo, in caso di ispezione da parte di un agente, possa effettuarsi correttamente.

Qualora vengano meno questi punti, le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai loro conducenti o dai conducenti sottoposti a loro disposizione. Tuttavia, come specifica il Regolamento, gli Stati membri possono decidere, con normative nazionali, di attribuire la responsabilità alle imprese solo quando queste:

- non formano i conducenti sul funzionamento del tachigrafo;
- concedono premi o maggiorazioni salariali sulla base delle distanze percorse e/o del volume delle merci trasportate;
- organizzano l'attività degli autisti violando i tempi di riposo;
- non forniscono opportune istruzioni sul rispetto dei tempi di guida e di riposo.

In attesa di un Decreto - prossimo all'uscita - che precisi meglio le disposizioni applicabili in Italia, il Regolamento è di fatto in vigore. Tutto questo va ad aggiungersi alle responsabilità legate al rispetto delle norme su tempi di guida e di riposo (D.Lgs. 234/07 - Reg. UE 165/14).



TEMPI DI GUIDA, RIPOSO E CRONOTACHIGRAFO

(Reg. CE 561/06 – D.Lgs. 234/07 – Reg. UE 165/14)

Obiettivi:

Il presente corso ha lo scopo di aggiornare il personale addetto alla guida di veicoli muniti di cronotachigrafo sulla normativa comunitaria e nazionale che regola i tempi di guida e di riposo ed il corretto uso dello strumento con rilascio di attestato finale.

Destinatari:

Autisti professionisti

Aziende di riferimento:

Trasporto Merce - Trasporto di Persone

Durata del corso:

4 ore

Numero minimo di partecipanti per avvio corso:

6 partecipanti (4 se finanziato tramite i Fondi Interprofessionali)

Costo del corso:

60,00 a partecipante

Personale Docente:

Esperto di trasporti, insegnante/istruttore di guida

Materiale didattico:

E' utilizzato materiale didattico appositamente predisposto, strumenti audio e video, per un approfondimento ulteriore dei contenuti del corso.

Modalità:

Aula

Opportunità:

Il corso può essere finanziato tramite i fondi Interprofessionali

Per ulteriori informazioni: +39 (011) 0714322; preventivfp@grow-up.it



TruckEmotion 2016, grande successo! Test drive, formazione e seminari all'Autodromo di Monza

Dal 14 al 16 ottobre l'Autodromo Nazionale di Monza ha ospitato la quinta edizione di truckEmotion vanEmotion, **la più innovativa manifestazione in Italia sull'autotrasporto e la logistica**, nonché unica al mondo nel proporre a professionisti e appassionati la possibilità di provare in una pista di Formula 1 veicoli industriali e commerciali.

Ora è il momento dei bilanci "a ruote fredde".

Il primo dato da menzionare e da ricordare è il record di prove frantumato: 3.507 test effettuati, più 18% rispetto ai già record 2.964 dello scorso anno. Il risultato è ancora più eclatante tenendo conto che la pioggia insistente caduta venerdì 14 e sabato 15 non ha certo favorito l'afflusso dei partecipanti e lo svolgersi dei test. D'altro canto, è stato possibile mettere alla prova "dal vivo" le dotazioni di sicurezza per la guida in condizioni atmosferiche avverse (ABS, SRS, etc.).

Secondo punto importante è il numero rilevante di "prime" registrato in occasione della manifestazione. Mettendole in fila:

- Prima mondiale di guida della New Generation Scania (International Truck of the Year 2017);
- Prima europea di guida dell'Iveco



Stralis XP;

- Prima europea di guida del Toyota Nuovo Hi-Lux Euro 6;
- Prima italiana di guida del Toyota Proace;
- Prima italiana di guida del Peugeot Nuovo Expert;
- Prima italiana statica del van Man TgE;
- Prima italiana statica e di guida e seconda mondiale per il concept "Zero petrolio" di Lamberet.

Quest'ultimo veicolo non ha girato in pista ma ha evoluto in un'area dedicata del paddock, proprio per dimostrare la straordinaria manovrabilità dell'insieme, resa possibile dall'assale posteriore sterzante del semirimorchio, che lo rende ideale per le consegne di prodotti freschi e freschissimi in ambiente urbano. Il concept "Zero petrolio" ha vinto il Trailer Innovations Award 2017. Terzo punto da sottolineare è il gran numero di appuntamenti che integra-



vano le prove e l'esposizione statica: approfondimenti su tematiche legate alla logistica e all'industria dei veicoli industriali, come i workshop "La città che scorre" (logistica urbana e sostenibile) e la "Città che si nutre" (trasporto alimenti), il talk sul design, con Kristofer Hansén (Scania), Roberto Piatti (Torino Design), Mirko Gabellini (Gabo Design) e Mike Robinson (ED Design); eventi dedicati alla filiera e alle professioni dell'autotrasporto, come la presentazione della ricerca ASAP sull'evoluzione delle aziende famigliari nel mondo dei dealer truck, gli "Stati generali del Service" sul futuro del settore e dei suoi operatori, e il corso sulla prevenzione delle malattie professionali dei conducenti; eventi aziendali, come quelli organizzati da Ford, Man, Toyota e Grohe. Quest'ultima ha portato all'Autodromo il proprio demo truck per aggiornare sulle novità i propri rivenditori e installatori locali, una formula innovativa che unisce truck e attività che apparentemente non hanno un legame diretto. L'ennesima inno-



vazione di truckEmotion vanEmotion. Stay tuned per il 2017!

Noi di TN Trasportonotizie, media partner dell'evento, vi abbiamo preso parte in una vasta area box, a fianco dei formatori di guida sicura Driverpeople e dell'associazione Assotrasporti,

con cui abbiamo organizzato i test drive in pista con due trattori stradali Mercedes con semirimorchio Lamberet e il trattore Scania, gentilmente messi a disposizione da Brivio&Viganò. Trovate maggiori dettagli a riguardo a pagina 25.

Focus on, le novità

Convegni e approfondimenti mirati

Nella quinta edizione le aree espositive e i test drive sono stati affiancati dai "focus on". Che cosa sono?

Si tratta di momenti e spazi di approfondimento grazie ai quali aziende e visitatori hanno potuto esplorare tematiche di massima attualità e interesse. I cinque focus on sono stati ospitati ospitati in cinque dome, nei quali aziende e associazioni di settore hanno mostrato tecnologie e soluzioni utilizzando interazioni e dimostrazioni.

I cinque dome sono stati affiancati da workshop, durante i quali sono intervenuti opinion leader di settore, mentre le aziende hanno potuto raccontare le loro case history.

I focus on sono stati i seguenti:

- Customizzazione & Design: spazio dedicato alla progettazione dei veicoli "speciali" e alla customizzazione;
- Safety e Wellness: obiettivo puntato sulle soluzioni on board per la

sicurezza attiva e il benessere del conducente;

- Connectivity & Telematics: area dedicata alle soluzioni di connessione tra veicolo e infrastruttura di gestione, baricentrica rispetto a tutti gli altri focus on;

- Cool & Freeze: focus dedicato ai veicoli soggetti a stringenti requisiti di temperatura: dagli alimenti ai farmaci ai cosmetici;
- Log App: di scena le applicazioni software per la gestione della logistica delle merci.



Realtà aumentata e rischi per la sicurezza stradale

Dopo il successo di Pokemon Go, Apple ha deciso di investire

a cura di Silvia Gironi, IM - ISOMotori

L'avvento di Pokemon Go ha portato nell'uso corrente l'espressione "realtà aumentata" che, forse, pochi prima d'ora conoscevano e utilizzavano, benché ormai sia entrata nella nostra vita.

Che cos'è la realtà aumentata? Definita con l'acronimo AR (augmented reality), **per realtà aumentata si intende la realtà mediata dall'elaboratore, l'arricchimento della percezione sensoriale tramite informazioni gestite elettronicamente che altrimenti i sensi umani non percepirebbero.** Esempi di realtà aumentata sono l'uso dello smartphone nell'esplorazione di una città, o la chirurgia robotica a distanza.

Già negli anni Quaranta era nata quest'espressione per definire la possibilità di leggere, tramite una sovrapposizione, dei dati riguardanti una persona di fronte (gli occhiali a realtà aumentata).

Negli anni Novanta si è scoperto come sia possibile accedere ad una realtà virtuale organizzata grazie all'elettronica miniaturizzata, i portatili, internet e alla geolocalizzazione, finché all'inizio degli anni Duemila è stato possibile trovare sul mercato i primi prodotti di uso comune.

La realtà può essere "aumentata" tramite l'aggiunta di un dispositivo mobile (smartphone), di un PC con webcam, di occhiali a proiezione sulla retina, di auricolari, ecc., tutti strumenti che aggiungo-



no informazioni multimediali alla realtà percepita dai nostri sensi. Mentre nella realtà virtuale le informazioni vengono aggiunte o tolte elettronicamente creando una situazione in cui i cinque sensi non sono sollecitati, nella realtà aumentata l'individuo vive la realtà fisica normale arricchita però di informazioni aggiuntive o manipolate. Tuttavia la realtà virtuale e la realtà aumentata sono spesso collocate una di fianco all'altra, in una realtà mediata, dove le informazioni relative al mondo reale possono essere manipolate digitalmente e rese interattive.

La realtà aumentata può essere su un dispositivo mobile (smartphone con GPS,

bussola o magnetometro e collegamento internet) o su un computer (con webcam e contenuti multimediali quali video, audio, oggetti in 3D, basati su tecnologia Adobe Flash). Ricordiamo anche la "pubblicità aumentata", nata nel 2009, con alcune campagne di marchi come Toyota, Mini, Kellogg's o cantanti (Eminem, John Mayer) o ancora riviste (Colors, Esquire Magazine, Wallpaper), mentre oggi Spam Magazine è la prima rivista gratuita completamente in realtà aumentata. Il capo di Apple, Tim Cook, ha reso noto che, visto il successo di Pokemon Go, l'azienda investirà sulla tecnologia della realtà aumentata. Pokemon Go è il gioco in mobilità che usa la realtà aumentata per creare l'illusione che i Pokemon sullo schermo dello smartphone siano davanti a chi gioca, che deve catturarli.

Mark Senior, docente alla Birmingham City University, ha affermato che il successo dei Pokemon è proprio dovuto al fascino del gioco e non tanto alla tecnologia, e che è destinato a spegnersi nell'arco di un breve periodo di tempo, quando nessuno scaricherà più le App necessarie. L'innovazione, e la pericolosità, di Pokemon Go consiste comunque nel fatto che il gioco si basa sulla georeferenziazione, invogliando a muoversi, unendo mobilità e distrazione, un abbinamento davvero esplosivo per la sicurezza di pedoni e automobilisti.



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

**AUTO
 D'EPOCA**

**20-21-22-23
 Ottobre 2016**

FIERA DI PADOVA

www.automotodepoca.com

PadovaFiereSpA

CECCATO

+39 049.862.5950

OFFERTA DEL MESE

Fiat Scudo 1.2 16V, 2015



editorialewinner

... al servizio di chi lavora.

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 A GIANNI NOCERINO, AUTOTRASPORTATORE BOLOGNESE: "LE TABELLE DEI COSTI DI ESERCIZIO NON VENGONO MAI RISPETTATE!"

Sono Gianni Nocerino ed esercito l'attività di autotrasportatore dal 2001. Attualmente ho a disposizione sei mezzi e quattro dipendenti. Lavoriamo in tutta Italia e trasportiamo prevalentemente rifiuti o sottoprodotti di origine animale.

La crisi economica si è sentita notevolmente nel nostro settore. Per me - come penso per la maggior parte dei miei colleghi - la crisi è cominciata nel 2009. Prima tutto sommato c'era lavoro per tutti. Molti si sono indirizzati nel settore dei rifiuti, perché era quello più remunerativo.

Negli ultimi anni, però, c'è stata una grande diminuzione delle commissioni, soprattutto per il **massacro sulle tariffe legate ai costi di esercizio**.

Si è andati estremamente a ribasso, molto di più rispetto a prima.

Per quanto le tabelle dei costi di esercizio esistano e vengano pubblicate mensilmente, è come se non ci fossero perché non vengono mai rispettate. Alla fine a prevalere sono gli accordi tra le parti (committente-vettore), natural-

mente sempre a ribasso. E questa corsa al ribasso ha danneggiato e danneggia tuttora la categoria!

Secondo me lo Stato dovrebbe essere più rigoroso e severo nel far rispettare le tabelle dei costi di esercizio, cercando di eliminare gli accordi tra le parti, altrimenti a cosa serve pubblicarle? Se si mette una soglia bisogna farla rispettare.

Inoltre se il lavoro viene assegnato sempre al trasportatore che chiede meno, si rischia di perdere anche in termini di qualità.

Quando c'è stata la crisi chi di noi è riuscito a sopportare le varie difficoltà soprattutto è riuscito ad andare avanti, altri invece hanno dovuto chiudere, non reggendo alle problematiche del settore. Una su tutte quella legata ai pagamenti: molte volte la committenza pagando in ritardo, o non pagando, oppure in alcuni casi chiudendo del tutto l'attività, ha reso impossibile per l'autotrasportatore recuperare ciò che gli spettava. E questo ha portato al fallimento molte aziende di autotrasporto.

Anche perché le spese fisse (gasolio, autostrada, ecc.) dobbiamo pagarle e subito. Nel mio caso, poi, **ho dovuto fronteggiare un ulteriore problema, legato alla tipologia di trasporti che effettuo: il Sistema di tracciabilità dei rifiuti (Sistri)**.

Il trasporto soprattutto merci pericolose (ADR) e mi sono dovuto adeguare al Sistema, pur non ricavandone nessun tipo di agevolazione.

Abbiamo sempre pagato per niente! Un'ulteriore tassa che va ad aggiungersi alle altre. La funzionalità del Sistri non



esiste. Non ha mai funzionato, però i soldi ce li hanno sempre richiesti.

Una spesa non indifferente e per cosa? Ora c'è un nuovo Sistri, ma per il momento non è ancora cambiato nulla. L'unico elemento positivo emerso negli ultimi tempi è stato il rinvio delle sanzioni.

Un'altra difficoltà che ormai percepiamo sempre di più è la concorrenza estera sleale. Molti trasportatori stranieri svolgono il nostro stesso lavoro entro i confini italiani percependo uno stipendio inferiore, grazie alle diverse agevolazioni garantite dallo Stato di provenienza. Mancano senz'altro controlli efficaci, ma soprattutto servirebbe una normativa a livello europeo che uniformi le regole e che tuteli noi autotrasportatori.

Finora l'unica vera agevolazione che lo Stato ci garantisce è il rimborso sulle accise, ma di contro molte altre facilitazioni sono venute meno nel corso degli anni, in particolare in termini di contributi per le assunzioni. Fino a quando riusciremo ad andare avanti in questa situazione?

Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente?
Avete proposte al riguardo?
Vorreste raccontare la vostra esperienza?
Contattate Assotrasporti:
Tel 348 8827231
Email info@assotrasporti.eu

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



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



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

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.eu



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

TruckEmotion, Assotrasporti protagonista

Affluenza record ai box di Assotrasporti

È giunta al termine l'edizione 2016 del Truckemotion, tenutasi presso l'Autodromo di Monza.

La manifestazione nazionale, dedicata ai veicoli industriali e commerciali da lavoro e da trasporto ogni anno coinvolge autotrasportatori, operatori, aziende di autotrasporto e logistica, Istituzioni, Associazioni di categoria e moltissimi appassionati, di cui trovate maggiori informazioni a pagina 20.

I tre giorni dell'evento sono stati caratterizzati da prove di veicoli, focus sulle tematiche più attuali del settore, anteprime ed esposizione di veicoli nuovi, Gran Premio carrellisti, prove su pista. Grande successo, in particolare, per Assotrasporti.

Assotrasporti, da sempre innovativa, per il secondo anno ha offerto ai propri soci e ai visitatori l'opportunità di contatto con la pista (l'unica in pista oltre alle Case costruttrici ufficiali) e con veicoli top del mercato, ottenendo un successo strepitoso.

Nel corso dell'evento, infatti, sono salite a bordo circa 600 persone, superando di gran lunga le 170 dello scorso anno.

I veicoli erano due trattori stradali Mercedes con semirimorchio Lamberet e il trattore Scania, gentilmente messi a disposizione da Brivio&Viganò.

I driver formatori di Driverpeople - altamente qualificati - hanno accompa-



gnato in pista i visitatori, offrendo pillole di formazione assieme alle migliori tecniche di guida, accompagnate da momenti di teoria in aula. All'interno dei box, inoltre, è stata posta una Maserati per provare dal vivo la corretta posizione di guida. Driverpeople insieme al consorzio Grow-up e al gruppo Guida e Vai, con il supporto delle riviste Trasportonotizie e Gente in Movimento, offre corsi di guida su tutto il territorio nazionale.

I corsi possono essere svolti anche usufruendo della formazione finanzia-

ta e direttamente presso le sedi delle aziende. Nei corsi viene data particolare attenzione alla corretta posizione di guida, alla sicurezza e alle tecniche per contenere i consumi.

All'interno dello stand composto da tre box nel Paddock della Formula 1 i visitatori sono stati più di 1.200 e hanno potuto approfondire i temi caldi dell'autotrasporto e conoscere - grazie al gruppo di consulenti Assotrasporti - i servizi messi a loro disposizione per **aumentare la redditività delle aziende e ridurre i costi**.



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. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

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

IL REGOLAMENTO UE SUL REQUISITO DI ONORABILITÀ

La Gazzetta Ufficiale europea ha pubblicato il Regolamento UE numero 403 del 18 marzo 2016 che collega **le infrazioni gravi commesse dalle imprese di autotrasporto al requisito dell'onorabilità**.

Il nuovo Regolamento UE numero 403 del 18 marzo 2016, pubblicato sulla G.U.U.E. L74 DEL 19.3.2016 che entrerà in vigore nel 2017, contiene un elenco delle infrazioni gravi al Codice della Strada o alla normativa sull'autotrasporto che possono causare la sua perdita.

Requisito necessario per l'iscrizione all'Albo Autotrasportatori e per l'esercizio dell'attività di autotrasportatore di merci conto terzi è quello dell'onorabilità.

L'onorabilità dell'autotrasportatore conto terzi

Tutte le imprese già iscritte o che intendono iscriversi all'Albo degli Autotrasportatori debbono possedere il cd. Requisito di onorabilità (tranne le imprese già autorizzate all'esercizio dell'attività dell'autotrasporto alla data del 31 dicembre 1977).

Per le imprese iscritte all'Albo, il requisito dell'onorabilità è sussistente se esso è posseduto:

a) dall'amministratore unico, ovvero

dai membri del consiglio di amministrazione, per le persone giuridiche pubbliche o private e, salvo il disposto della lettera b), per ogni altro tipo di ente;

b) dai soci illimitatamente responsabili per le società di persone (S.n.c. o S.a.s.);

c) dal titolare dell'impresa individuale (o familiare) ed, in quest'ultimo caso, anche dal collaboratore familiare.

d) dal preposto alla direzione dell'attività dell'autotrasporto.

Il requisito dell'onorabilità non sussiste,

ste, o cessa di sussistere, in capo alla persona che è stata condannata per alcuni tipi di delitti (di stampo mafioso, contrabbando) o assoggettata a misure di sicurezza personali o detentive.

Si dimostra attraverso una dichiarazione sostitutiva di certificazione resa ai sensi degli articoli 46 e 47 del D.P.R. 445/2000 da ognuno dei seguenti soggetti:

a) dall'amministratore unico o da tutti i membri del Consiglio di Amministrazione, per le società di capitale (SPA o SRL, ecc.), persone giuridiche e per ogni altro tipo di ente;

b) da tutti i soci illimitatamente responsabili per le società di persone (S.n.c. o S.a.s.);

c) dal titolare dell'impresa individuale



o familiare e collaboratore dell'impresa familiare;

Le novità del Regolamento Europeo

Il nuovo Regolamento entrerà in vigore nel 2017 e contiene l'elenco delle infrazioni gravi al Codice della Strada o alla normativa sull'autotrasporto che possono causare la perdita del requisito dell'onorabilità.

Il Regolamento amplia la sfera delle infrazioni in materia di autotrasporto già previste (vedasi Allegato IV del Reg (CE) 1071/2009) e stabilisce, con l'Allegato I, un ulteriore elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni alla normativa dell'Unione. Infrazioni che, nei casi più gravi, possono comportare la perdita dell'onorabilità da parte delle imprese autorizzate all'esercizio dell'attività di autotrasporto.

Le infrazioni previste possono riguardare l'autista, il veicolo o le modalità del trasporto.

Nel primo caso, vengono considerate gravi le infrazioni relative ai tempi di guida e di riposo, all'uso o alla manomissione del cronotachigrafo, al rispetto del tempo di lavoro, alla formazione iniziale o periodica (CQC) e alla patente. Nel secondo caso, le infrazioni connesse al veicolo che possono causare la perdita dell'onorabilità riguardano il rispetto dei pesi e delle dimensioni, la revisione e la manomissione del limitatore di velocità. Le modalità con cui viene esercitato il trasporto stradale. Nel terzo caso, vengono prese in considerazione le autorizzazioni al trasporto internazionale, il trasporto di merci pericolose e quello di animali.

Ogni infrazione è catalogata secondo



un sistema di gravità crescente, da grave (IG) a molto grave (IMG) a più grave (IPG). Un'infrazione IPG può causare l'avvio della procedura per la perdita dell'onorabilità.

Le imprese che presentano un fattore di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti.

Il tutto entrerà in vigore il 1° gennaio 2017.

Con la normativa, la Commissione UE, specifica anche la frequenza massima del ripetersi dell'evento oltre la quale infrazioni gravi ripetute sono considerate più gravi, tenendo conto del numero di conducenti adibiti alle attività di trasporto dirette dal gestore dei trasporti.

Conclusioni

Il recente intervento della Ue sul tema delle infrazioni e, di conseguenza, su quello dell'onorabilità, costituisce un importante sforzo per la realizzazione di un efficace sistema di legalità.

Il mondo dell'autotrasporto, in molte situazioni al limite dell'opacità, saprà sicuramente sfruttare la nuova normativa per progredire in tal senso.

Dal momento della sua concreta e completa operatività, il nuovo sistema non lascerà più spazio ad esercizi imprenditoriali contraddistinti da una scarsa osservanza dei principi di onorabilità.



Assotrasporti attraverso i suoi gruppi di acquisto offre alle Aziende

POLIZZE ASSICURATIVE A CONDIZIONI DI SICURO INTERESSE

Contattateci, vi indicheremo la documentazione da produrre per procedere alla quotazione e, se di interesse, alla definitiva attivazione della copertura assicurativa!

Tel: 348.8827231 - 0171.413146 Fax: 0171.426964 Email: info@assotrasporti.eu





SIMONE COGNO

LAVORO

Iscritto all'Albo dei Consulenti del Lavoro di Torino dal 1995. È amministratore dello Studio Asco di Torino, membro dell'Associazione Italiana Formatori, esperto in problematiche previdenziali, del lavoro e relazioni industriali.

IL DISTACCO DEI LAVORATORI SUL TERRITORIO NAZIONALE

L'istituto del "distacco" si realizza, a norma di Legge, quando un datore di lavoro, per soddisfare un proprio interesse pone temporaneamente uno o più lavoratori a disposizione di un altro soggetto per l'esecuzione di un'attività lavorativa.

La possibilità di utilizzare questa forma di lavoro può essere interessante, ad esempio, nel caso di necessità temporanea di personale con qualifiche non presenti in azienda o per scopi formativi, o per specifici accordi tra imprese tra le quali intercorrono rapporti di collegamento e di controllo.

Occorre però che le aziende interessate rispettino alcune norme specifiche che sono contenute nei testi contrattuali (C.C.N.L. Autotrasporto, art. 32) e nelle disposizioni di Legge (art. 30 D.Lgs. n. 276/03).

In particolare il principale requisito di legittimità è costituito dal permanere di un interesse del datore di lavoro distaccante a far sì che un proprio dipendente renda la prestazione lavorativa con l'inserimento e l'assoggettamento nell'organizzazione aziendale di un terzo. Tale

interesse deve essere, secondo la terminologia ministeriale: specifico, rilevante, concreto e persistente per tutta la durata del distacco. Sul punto occorre precisare che l'interesse che legittima il distacco non può mai concretizzarsi in un mero interesse a maturare un corrispettivo economico per la fornitura di lavoro altrui.

Non è richiesto il consenso del lavoratore, salvo il caso in cui il distacco non preveda un mutamento delle mansioni

e non sono richieste particolari ragioni giustificatrici a meno che il distacco comporti il trasferimento ad una unità produttiva a più di 50 chilometri da quella in cui il lavoratore è adibito. In tal caso esso può avvenire soltanto per comprovate ragioni tecniche, organizzative, produttive o sostitutive e/o con il consenso del lavoratore.

Le norme di Legge non prevedono che l'assegnazione del lavoratore abbia una durata predeterminata fin dall'inizio, se non entro il limite temporale della permanenza dell'interesse da parte del distaccante. Nel caso del C.C.N.L. autotrasporto occorre però rilevare che viene fissata una durata massima di distacco



SCOTTO

TENDE & TELONI



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

di un anno.

Una specificità particolarmente interessante del distacco è quella contenuta nella Legge n. 236 del 19 luglio 1993, la quale stabilisce che, in caso di crisi aziendali, accordi sindacali sottoscritti al fine di evitare la riduzione di personale, possano regolare il comando o il distacco di uno o più lavoratori da un'impresa ad un'altra per una durata temporanea. Gli oneri del trattamento economico, contributivo, assicurativo e normativo restano a carico dell'impresa distaccante, fatta salva la possibilità del rimborso dei predetti oneri da parte dell'impresa distaccataria.

In ordine alla sicurezza del lavoro l'impresa distaccataria è da considerare come soggetto responsabile della direzione e sorveglianza del lavoro e della sicurezza dei lavoratori distaccati. In pratica l'impresa che utilizza di fatto le prestazioni di lavoro è vincolata ai medesimi obblighi di sicurezza e di preven-



zione che è tenuta ad osservare nei confronti dei propri dipendenti in organico, con tutto quanto ne consegue. Non è richiesta la formalizzazione scritta, ma è opportuno che le imprese interessate definiscano con uno scambio di comunicazioni i rapporti intercorrenti fra i tre soggetti (Impresa distaccante,

distaccataria e lavoratore).

Da ultimo segnaliamo che in capo al distaccante compete l'onere della comunicazione obbligatoria entro cinque giorni tramite l'apposito applicativo e distaccante e distaccatario sono tenuti a effettuare la registrazione del lavoratore sul Libro Unico del Lavoro.



Avv. PASQUALE DUI

LAVORO

Avvocato del Foro di Milano, con Studio che tratta, prevalentemente, diritto civile, diritto commerciale, contrattualistica aziendale, diritto societario, diritto del lavoro. Professore a contratto di diritto del lavoro e diritto sindacale nell'Università di Milano-Bicocca.

IL CONTRATTO DI LAVORO A TEMPO PARZIALE: DISCIPLINA LEGISLATIVA E CONTRATTUALE COLLETTIVA

Il contratto di lavoro a tempo parziale comporta lo svolgimento di attività lavorativa ad orario inferiore rispetto a quello ordinario previsto dalla Legge e dai contratti collettivi. Esso è considerato **mezzo idoneo ad agevolare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro ed ha la funzione di consentire la flessibilità della forza lavoro in rapporto ai flussi di attività** nell'ambito della giornata, della settimana, del mese o dell'anno e nel contempo una risposta valida ad esigenze individuali dei soci e dei lavoratori. Questo contratto può essere esteso anche ai soci e ai dipendenti assunti a tempo determinato o con contratto di apprendistato. Con il Jobs Act il contratto a tempo parziale ha subito solo alcuni ritocchi, senza modificare radi-

calmente la previgente regolamentazione.

Ecco alcuni aspetti tra i più significativi della disciplina globale.

Il CCNL Assotrasporti-Ugl del 27 gennaio 2014 (art. 15) prevede che il contratto a tempo parziale può essere di tipo orizzontale, verticale e misto e deve essere stipulato in forma scritta. Il contratto si definisce:

1. Orizzontale, quando la prestazione è ridotta ma è svolta giornalmente;
2. Verticale, quando la prestazione è svolta per alcune giornate nella settimana, alcune settimane nel mese, alcuni mesi nell'anno;
3. Misto, quanto l'articolazione dell'orario risulta da un mix fra le due precedenti forme.

All'interno del contratto individuale dovranno obbligatoriamente essere indicate la durata della prestazione lavorativa, le ore di lavoro nell'arco della giornata e la collocazione oraria della pre-stazione riferita al giorno, alla settimana e al mese.

Nel contratto individuale possono essere previste clausole flessibili o elastiche da concordarsi in sede di contrattazione aziendale: quando queste sono espressamente disciplinate dal CCNL, datore di lavoro e lavoratore possono pattuire, per iscritto clausole relative alla variazione della collocazione temporale della prestazione lavorativa ovvero clausole relative alla variazione della sua durata.

Queste variazioni dovranno comunque essere comunicate al lavoratore con almeno due giorni di anticipo.

Nel caso in cui le clausole elastiche non siano regolamentate dal CCNL queste potranno essere inserite nel contratto individuale, ma solo avanti alle com-

missioni di certificazione.

Nel contratto a tempo parziale, anche a tempo determinato, l'impresa o cooperativa ha facoltà di richiedere al dipendente o al socio lo svolgimento di prestazioni straordinarie e supplementari (lavoro reso oltre l'orario concordato nel contratto individuale).

La nuova normativa stabilisce inoltre che, nel caso in cui il lavoro supplementare non sia previsto dal CCNL di riferimento, il datore di lavoro possa richiedere al lavoratore lo svolgimento di prestazioni di lavoro supplementare in misura non superiore al 25 % delle ore di lavoro settimanali concordate. Ad esempio per un part-time di 20 ore settimanali il limite delle ore supplementari sarà 5. In questo caso il lavoro supplementare sarà retribuito con una maggiorazione del 15% della retribuzione oraria globale di fatto, comprensiva dell'incidenza della retribuzione delle ore supplementari sugli istituti retributivi indiretti e differiti (mensilità supplementari; TFR).

Con l'accordo delle parti il rapporto può trasformarsi da tempo pieno a tempo parziale o viceversa: nel primo caso va stipulato in forma scritta e convalidato dalla competente Direzione Territoriale del Lavoro (DTL). Il rifiuto del lavoratore di trasformare il rapporto di lavoro da part-time a tempo pieno o viceversa non costituisce giustificato motivo di licenziamento.

In questo ambito viene introdotta dalla Legge una importante tutela dei lavoratori. Nel caso in cui essi siano affetti da patologie oncologiche nonché da gravi patologie, per i quali residui una



ridotta capacità lavorativa, eventualmente anche a causa degli effetti invalidanti di terapie salva-vita, hanno diritto alla trasformazione del rapporto di lavoro a tempo pieno in lavoro a tempo parziale.

A richiesta del lavoratore il rapporto di lavoro a tempo parziale è trasformato nuovamente in rapporto di lavoro a tempo pieno.

Ulteriore novità riguarda la possibilità per il lavoratore di chiedere, per una sola volta, al posto del congedo parentale (maternità/paternità), la trasformazione del rapporto di lavoro a tempo pieno in rapporto a tempo parziale, purché con una riduzione d'orario non superiore al 50 %. Il datore di lavoro è tenuto a dar corso alla trasformazione entro quindici giorni dalla richiesta. Il socio e il lavoratore dipendente, nelle

condizioni di cui alla Legge 104/1992 e successive modifiche (Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone disabili), così come riconosciuti dal SSN competente per territorio, che chiedono il passaggio a tempo parziale, hanno il diritto di precedenza rispetto agli altri soci e lavoratori dipendenti. Tale diritto è esteso ai genitori di figli affetti da tossicodipendenza.

La disciplina di cui alla Legge 104/1992 si applica altresì al socio e dipendente che si trova nelle condizioni di fornire assistenza a persone disabili.

In mancanza del contratto scritto, o qualora nel contratto scritto non sia determinata la durata della prestazione lavorativa, su domanda del lavoratore è dichiarata la sussistenza fra le parti di un rapporto di lavoro a tempo pieno. In caso di svolgimento di prestazioni in esecuzione di clausole elastiche senza il rispetto delle condizioni, delle modalità e dei limiti previsti dalla Legge o dal CCNL, il lavoratore, in aggiunta alla retribuzione dovuta, ha diritto a un'ulteriore somma a titolo di risarcimento del danno.

Il Jobs Act disciplina, infine, anche il trattamento economico/normativo e i criteri di computo dei lavoratori a tempo parziale. In particolare, il CCNL Assotrasporti-Ugl del 27 gennaio 2014, prevede - a conferma di quanto previsto dalla Legge - che la retribuzione, nonché i vari istituti contrattuali, vengano calcolati proporzionalmente alle ore lavorate, secondo criteri aritmetici/percentuali.





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.

CONTRIBUTI PER INVESTIMENTI IN NUOVI VEICOLI

In attuazione dei commi 150 e 151 dell'art. 1 della Legge di Stabilità 2015 (L. n. 190/2014), **sono state stabilite le modalità operative per l'erogazione di contributi finanziari alle imprese di autotrasporto di merci** per conto di terzi per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco veicolare, per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale, nonché per favorire iniziative di collaborazione e di aggregazione fra le imprese del settore.

Sono ammessi al beneficio dei contributi le imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi e le relative aggregazioni sotto forma di società cooperative o consorzi che siano attive sul territorio italiano e iscritte al Registro Elettronico Nazionale (REN) e all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

I contributi possono ottenersi in relazione all'acquisizione, anche in leasing, di

automezzi nuovi, adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate, a trazione alternativa a metano CNG, gas naturale liquefatto LNG ed elettrica (Full Electric); alla radiazione per rottamazione o per esportazione al di fuori del territorio dell'Unione europea, di automezzi di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, con contestuale acquisizione di automezzi industriali pesanti, di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, nuovi di fabbrica e conformi alla normativa anti-inquinamento Euro 6; all'acquisizione, anche mediante leasing, di rimorchi e semirimorchi, nuovi di fabbrica, per il trasporto combinato ferroviario rispondenti alla normativa UIC 596-5 e per il trasporto combinato marittimo dotati di ganci nave rispondenti alla normativa IMO, dotati di dispositivi innovativi volti a conseguire maggiori standard di

sicurezza e di efficienza energetica.

La concessione del contributo è subordinata alla dimostrazione che la data di prima immatricolazione dei veicoli sia avvenuta in Italia nel periodo compreso tra il 15.9.2016 e il 15.4.2017.

La prova dell'avvenuto perfezionamento dell'investimento è data dalla trasmissione del contratto di acquisizione del bene, avente data non anteriore al 15.9.2016 e delle fatture, debitamente quietanzate, relative all'integrale pagamento del prezzo del bene. Nel caso in cui l'acquisizione avvenga mediante leasing, dovrà essere prodotta la copia del verbale di presa in consegna del bene e dimostrato il pagamento dei canoni in scadenza alla data dell'invio della domanda, attraverso la presentazione della fattura quietanzata rilasciata dalla società di leasing o con la copia della ricevuta dei bonifici bancari effettuati a favore della suddetta società.

I beni non possono essere ceduti e devono quindi rimanere nella disponibilità del beneficiario del contributo fino al 31.12.2019, pena la revoca del contributo erogato.

L'importo del contributo è pari a:

- 3.500,00 euro per veicolo, in relazione agli automezzi industriali pesanti adibiti al trasporto merci di massa complessiva a pieno carico da 3,5 a 7 tonnellate e a trazione alternativa a metano CNG;
- 10.000,00 euro per veicolo, in relazione agli automezzi industriali pesanti adibiti al trasporto merci di massa complessiva a pieno carico da 3,5 a 7 tonnellate e a trazione alternativa elettrica;
- 8.000,00 euro per veicolo, in relazione agli automezzi industriali pesanti adibiti al trasporto merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 7 tonnellate e a trazione alternativa a metano CNG;
- 20.000,00 euro per veicolo, in re-



lazione agli automezzi industriali pesanti adibiti al trasporto merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 7 tonnellate e a trazione alternativa a gas naturale liquefatto LNG;

- 7.000,00 per ogni veicolo radiato, di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, in relazione al sovracosto necessario per l'acquisizione di un veicolo nuovo, di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, in sostituzione di quello radiato, che soddisfi i limiti di emissione Euro 6.

In relazione l'acquisizione di rimorchi e semirimorchi per il trasporto combinato, dotati di dispositivi innovativi, il contributo è pari:

- al 10% del costo di acquisizione, in caso di medie imprese, ovvero al 20% di tale costo per le piccole imprese, con un tetto massimo di 5.000,00 euro per ogni semirimorchio; le acquisizioni sono ammissibili qualora sostenute nell'ambito di un programma di investimenti destinato a creare un nuovo stabilimento, ampliare uno stabilimento esistente, diversificare la produzione di uno stabilimento mediante prodotti nuovi aggiuntivi o trasformare radicalmente il processo produttivo complessivo di uno stabilimento esistente;
- per le acquisizioni effettuate da imprese che non rientrano tra le piccole e medie imprese, a 1.500,00



euro, tenuto conto che è possibile incentivare il 40% della differenza di costo tra tali veicoli intermodali dotati di almeno un dispositivo innovativo e i veicoli equivalenti stradali.

In relazione all'acquisizione di casse mobili e rimorchi o semirimorchi portacasse sono finanziabili le acquisizioni di gruppi di 8 casse mobili e 1 rimorchio o semirimorchio portacasse; il contributo viene determinato, tenuto conto dei costi aggiuntivi rispetto all'acquisto di veicoli equivalenti stradali, in 8.500,00 euro per l'acquisto di ciascun insieme di 8 casse e 1 rimorchio o semirimorchio.

I suddetti contributi, ad eccezione di quelli riguardanti i rimorchi e semirimorchi per il trasporto combinato, sono maggiorati del 10%, in relazione alle acquisizioni effettuate da piccole e medie imprese che ne facciano esplicita richiesta a condizione che trasmettano, all'atto della presentazione della domanda, la dichiarazione sostitutiva, redatta ai sensi del DPR 28.12.2000 n. 445, attestante il numero delle unità di lavoro dipendenti (ULA) ed il volume del fatturato conseguito nell'ultimo esercizio fiscale.

Le domande di contributo devono essere presentate dalle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, nonché dalle strutture societarie risultanti dall'aggregazione di dette imprese; ogni impresa, anche se associata a un consorzio o a una cooperativa, può presentare una sola domanda di contributo.

Le domande vanno indirizzate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, esclusivamente in via telematica, sottoscritte con firma digitale dal rappresentante legale dell'impresa, del consorzio o della cooperativa richiedente, seguendo le specifiche modalità pubblicate sul relativo sito Internet (www.mit.gov.it), nella sezione "Autotrasporto - Contributi ed Incentivi", successivamente al perfezionamento dell'investimento, a partire dal 20.10.2016 ed entro il termine perentorio del 15.4.2017.





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.

OMICIDIO STRADALE: ULTERIORI APPROFONDIMENTI

Si ritiene utile soffermarsi nuovamente su tale argomento visto che ormai le Procure in Italia stanno contestando con sempre maggior frequenza tale reato.

A seguito dell'introduzione dei delitti di omicidio stradale e lesioni personali stradali, reati in vigore dal 25 marzo 2016, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trento, con la Circolare n. 5/2016, è intervenuta allo scopo di fornire le prime linee guida e le indicazioni operative, evidenziando **alcune criticità presenti all'interno della novella legislativa**.

Con l'attuale formulazione dell'art. 589-bis c.p., viene punito con la pena della reclusione da due e sette anni (sanzione che consente l'arresto facoltativo in flagranza ex art. 381 c.p.p. ed il fermo di indiziato di delitto ex art. 384 c.p.p.), il soggetto che, per colpa, cagiona la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale.

Una prima questione attiene all'esclusione almeno in apparenza dall'ambito della **responsabilità colposa della colpa generica**, ovvero quella dovuta a imperizia, negligenza ed imprudenza, posto che, a livello letterale, la norma fa espresso riferimento alla violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e facendo espresso riferimento alla sola colpa specifica.

La soluzione interpretativa migliore è quella di ritenere che, nonostante l'infelice formulazione della norma, anche i profili di colpa generica possano ricomprendersi nell'ampia nozione di colpa voluta dal legislatore della riforma.

La riforma ha inserito novità anche relativamente all'aggravamento di pena per i fatti commessi da soggetti sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti, attraverso il comma 2 dell'art. 589-bis c.p., il quale prevede una nuova aggravante speciale ad effetto specia-

le, per la quale è prevista la pena della reclusione da otto a dodici anni, per il caso di omicidio stradale commesso dal guidatore in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe.

Secondo la circolare emessa dalla Procura l'aggravante risulta applicabile anche quando l'incidente non si sia verificato in ragione dell'alterazione del conducente ma in ragione di altri profili di colpa, il problema maggiore è quello del riscontro dello stato di alterazione, posto che l'aggravamento di pena presuppone l'accertamento positivo del tasso alcolemico che deve essere superiore a 1,5 g/l, ovvero dello stato di alterazione derivante dall'uso di sostanze stupefacenti.

Importanti sono poi le direttive sulle attività che possono essere compiute sul conducente, i c.d. Prelievi coattivi con riferimento alle libertà dell'individuo contemplate dalla nostra Costituzione.

Alla luce dei principi espressi dalla sentenza della Corte Costituzionale del 9 luglio 1996, n. 238, la quale ha disposto che il prelievo ematico comporta una restrizione della libertà personale,

quando se ne renda necessaria l'esecuzione coattiva, perché la persona sottoposta all'esame peritale non acconsente spontaneamente al prelievo, ed è una restrizione che non solo interessa la sfera della libertà personale ma la travalica in quanto invade anche se in minima parte la sfera corporale della persona, deriva che non sarebbe legittimo imporre il "prelievo ematico", in quanto non ricompreso espressamente tra quelli autorizzati, sebbene si tratti di uno strumento affidabile per accertare l'alterazione psico-fisica indotta dall'abuso di alcool o droghe.

Di conseguenza il prelievo ematico non potrà mai essere imposto.

La riforma in parola ha previsto un'altra aggravante punita con la pena della reclusione da otto a dodici anni in caso di omicidio provocato da un soggetto in stato di ebbrezza alcolica grave o di alterazione psico-fisica derivante all'assunzione di sostanze stupefacenti, o che eserciti professionalmente l'attività di trasporto di persone e di cose, o che sia conducente di autoveicolo, anche con rimorchio, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 ton, o che sia conducente di autobus e di altro veicolo destinato al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del con-



ducente, sia superiore a otto, o che si tratti di conducente di autoarticolato e di autosnodato. Inoltre è stata introdotta sempre dalla riforma un'altra circostanza aggravante che prevede la pena della reclusione da cinque a dieci

anni in caso di omicidio stradale commesso da conducente di veicolo a motore che risulti in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 0,8 g/l ma non superiore a 1,5 g/l (fattispecie corrispondente a quella di cui all'art. 186,

comma 2, lett. b) cod. strad.).

Tenuto conto delle pene severe che comportano necessariamente la reclusione bisogna evitare in ogni modo di mettersi alla guida in stato di ebbrezza

OMICIDIO SU STRADA, RIEPILOGHIAMO

Con l'approvazione dello scorso marzo in Senato, pene più severe per gli automobilisti colpevoli di omicidio.

Resta in vigore la pena già prevista per Legge da 2 a 7 anni in caso di omicidio su strada, ma la nuova norma approvata in Parlamento introduce nuove sanzioni per i casi più gravi.

Chiunque, al volante in grave stato di ebbrezza (tasso alcolemico oltre 1,5 grammi per litro) o sotto l'effetto di droghe, provochi per colpa la morte di una persona, rischia da 8 a 12 anni di carcere.

Da 5 a 10 anni, invece, per chi causa un incidente mortale guidando con tasso alcolico compreso tra 0,8 g/l e 1,5 g/l, o assumendo condotte particolarmente gravi (velocità eccessiva, guida contromano, sorpassi pericolosi, infrazioni ai semafori).

Queste le principali novità, ma non è tutto.

Vengono introdotte altre importanti modifiche, elencate qui di seguito.

Omicidio causato da conducenti di mezzi pesanti

Pene più gravi in caso di omicidio stradale per gli autotrasportatori ubriachi al volante.

Infatti, chi procura per colpa la morte di una persona nell'esercizio professionale dell'attività di trasporto di persone o cose, rischia da 8 a 12 anni di reclusione, se si trovava in stato di ebbrezza, con tasso alcolemico superiore a 0,8 g/l.

Lesioni stradali

Se il guidatore è ubriaco (oltre 0,8 g/l) o drogato, rischia da 3 a 5 anni di carcere se causa lesioni gravi a terzi e da 4 a 7 anni per quelle gravissime.

Se il tasso alcolemico è inferiore a 0,8 g/l, o se l'incidente è dovuto a manovre pericolose, la condanna oscillerà da 18 mesi a 3 anni per lesioni gravi, da 2 a 4 per quelle gravissime.

Fuga del conducente

In questo caso, la pena aumenta da un terzo a due terzi. Inoltre la condanna non potrà essere inferiore a 5 anni per l'omicidio e a 3 anni per le lesioni.

Ulteriori aggravanti se l'incidente provoca la morte o la lesione di più persone.

La sanzione diminuisce fino alla metà se lo scontro è avvenuto anche per colpa della vittima.

Ritiro della patente

Se arriva la condanna o il patteggiamento, la patente viene revocata al conducente.

La si potrà riavere solo dopo 15 anni, in caso di omicidio, o dopo 5 anni, per lesioni.

Aumenti esponenziali per le infrazioni più gravi. Per esempio, se il conducente è fuggito dal luogo dell'incidente, il tempo di interdizione dalla patente sarà di 30 anni.

Prescrizione

La nuova normativa prevede il raddoppio dei tempi di prescrizione.

Inoltre, se il conducente sotto effetto di stupefacenti o alcol viene colto in flagrante, scatta l'arresto immediato.



Focus: qui Piemonte



Circolazione durante il periodo invernale Gli obblighi previsti

Con l'arrivo del periodo invernale il Compartimento della viabilità per il Piemonte dell'Anas con l'ordinanza numero 149 ha **reso noti i tratti della rete stradale di propria competenza maggiormente esposti al rischio di precipitazioni nevose o formazione di ghiaccio durante l'inverno.**

Su tali tratti dal 15 novembre 2016 ci sarà l'obbligo per tutti i veicoli a motore (esclusi i ciclomotori a due ruote e i motocicli) di essere muniti di pneumatici inver-

nali, ovvero di avere a bordo mezzi antisdrucchiolevoli idonei alla marcia su neve e ghiaccio.

Ecco l'elenco completo:

- S.S. 20 "del Colle di Tenda" dal km 85+040 (Borgo San Dalmazzo) al km 110+401 (Confine di Stato);
- S.S. 21 "del Colle della Maddalena" dal km 2+700 (Roccasparvera) al km 59+708 (Confine di Stato);
- S.S. 24 "del Monginevro" dal km 55+200 (Susa) al km 96+540 (Confine di Stato);
- S.S. 25 "del Moncenisio" dal km 15 +634 (Rivoli) al km 70+060 (Confine di Stato);
- S.S. 28 "del Colle di Nava" dal km 8+300 (Fossano) al km 94+944 (Ponte Nava);
- S.S. 33 "del Sempione" dal km 95+600 (Limite Autostrada A26) al km 144+430 (Confine di Stato);
- S.S. 231 "di Santa Vittoria" dal km 0+000 (Asti) al km 82+560 (Madonna dell'Olmo);
- S.S. 335 "di Bardonecchia" dal km 0+000 (Oulx) al km 12+485 (Bardonecchia);
- S.S. 335 dir "di Bardonecchia" dal km 0+000 (Oulx) al km 2+800 (Oulx);
- S.S. 337 "della Valle Vigizzo" dal km 2+460 (Masera) al km 29+680 (Confine di Stato);
- S.S. 490 "del Melogno" dal km 0+000 (Bagnasco) al km 1+481 (Bagnasco);
- S.S. 659 "Delle Valli Antigorio e Formazza" dal km 0+900 (Crevoladosola) al km 41+700 (Formazza).

Inoltre viene specificato che gli pneumatici invernali che possono essere utilizzati sono quelli omologati secondo la Direttiva 92/23/CE del Consiglio delle Comunità Europee e successive modifiche, ovvero secondo il corrispondente regolamento UNECE, muniti del previsto marchio di omologazione.

Per quanto riguarda invece i mezzi antisdrucchiolevoli impiegabili in alternativa agli pneumatici invernali, sono quelli di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10 maggio 2011 (Norme concernenti i dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici degli autoveicoli di categoria



Trattoria della Fermata

Ampio parcheggio

Menu a prezzo fisso - Cene su prenotazione

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

Tel. 0172 647114 - Cell. 338 6638866

M1, N1, O1 e O2.

Sono ammessi anche quelli corrispondenti alla ONORM V5119 per i veicoli delle categorie M, N e O superiori, così come è fatto salvo l'impiego dei dispositivi già in dotazione, purché rispondano a quanto previsto dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 13 Marzo 2002 (Norme concernenti le catene da neve destinate all'impiego su veicoli delle categorie M1.

Bisogna che i dispositivi an-

tidrucciollevoli da tenere a bordo siano compatibili con gli pneumatici del veicolo su cui devono essere installati e, in caso di impiego, devono essere seguite le istruzioni di installazione fornite dai costruttori del veicolo e del dispositivo.

Gli stessi dovranno essere montati almeno sulle ruote degli assi motori.

Se si impiegano pneumatici invernali sui veicoli di categorie M1 e N1, se ne raccomanda l'installazione su tutte le

ruote al fine di conseguire condizioni uniformi di aderenza sul fondo stradale.

Durante il periodo in cui l'obbligo è in vigore, i ciclomotori a due ruote e i motocicli possono circolare solamente in assenza di neve o ghiaccio sulla strada e di fenomeni nevosi in atto.

L'ordinanza prevede inoltre che lungo la S.S. 21 "del Colle della Maddalena" tra le progressive: km 54+500 (Argentera) e Km. 59+708 (Confine di Stato):

- in caso di nevicate venga interdetta la circolazione notturna dalle ore 20 alle ore 7.
- Questo per evitare, in caso di panne o altro impedimento, susseguenti rischi per l'incolumità degli utenti;
- in caso di minaccia di caduta di valanghe venga interdetta la circolazione per il periodo che sarà di volta in volta ritenuto indispensabile per l'eliminazione del pericolo.

Focus: qui Liguria

Furti di carburante Chiusura delle indagini

Si è chiusa l'indagine portata avanti dalla Guardia di Finanza e coordinata dalla procura di Savona in materia di **furto di gasolio**.

Secondo quanto riportato dal quotidiano Secolo XIX non si tratta di truffatori occasionali. L'accusa parla di vera e propria associazione a delinquere, ai danni della Total Erg di Legino.

Stando alla ricostruzione dei fatti gli addetti della vigilanza privata, armata, aprir-

vano i cancelli nelle ore notturne o quando il deposito era chiuso. In questo modo permettevano ai dipendenti trasgressori dello stabilimento stesso di entrare ed effettuare l'approvvigionamento di carburante.

Chi erano i beneficiari del carburante "gratis"? Camionisti, dipendenti di altre ditte aventi il compito di distribuire il carburante, parenti, amici, ecc.

Il Pubblico Ministero Giovanni Battista Ferro ha chiuso

l'indagine con diversi indagati. Le accuse vanno dal furto all'omessa denuncia di materiali esplosivi per finire con reati di natura fiscale.

Nell'elenco figurano, come accennato pocanzi, guardie giurate, operatori di carico e già responsabili di settore del deposito, autisti di un'azienda di autotrasporto.

Sono stati smascherati anche gli acquirenti "finali", che andavano a rifornirsi all'ingrosso e costituivano

l'ultimo anello del sistema. Come si sono svolte le indagini?

Il magistrato ha diretto il lavoro del gruppo delle Fiamme Gialle, affidato al colonnello Gianluca Piccini.

Attraverso pedinamenti, intercettazioni telefoniche, filmati e sequestri di tabelle, il colonnello e i suoi uomini hanno potuto monitorare la situazione dentro lo stabilimento nell'estate scorsa.



Volete segnalarci notizie o eventi locali che coinvolgono l'autotrasporto?

Ci sono problemi sul vostro territorio che istituzioni e associazioni ignorano?

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamatoci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Focus: qui Marche

Pedemontana delle Marche Cominciati i lavori

A inizio ottobre la Società Quadrilatero Marche-Umbria ha cominciato le lavorazioni preliminari per realizzare **il primo tratto della "Pedemontana delle Marche", nell'ambito del progetto Quadrilatero Marche-Umbria.**

Lo ha comunicato Anas con una nota.

Il tratto in corso di esecuzione è situato sulla Strada Statale 76 "della Val d'Esino (direttrice Perugia-Ancona) nei pressi di Fabriano. La lunghezza sarà di circa 8,1 km, fino a

Matelica. 10,5 km di carreggiata, con due corsie da 3,75 metri oltre due banchine da 1,5 metri ciascuna.

L'opera consta di:

- cinque tra ponti e viadotti;
- una galleria di circa 900 metri;
- tre svincoli (Fabriano, Cerreto d'Esi e Matelica nord).

I lavori, inoltre, prevedono anche la realizzazione della bretella di collegamento - di 1,5 km - tra la Strada Statale 77 e la Strada Provinciale

209 "Valnerina" in località La Maddalena, nel Comune di Muccia. Il valore complessivo delle opere è pari a 90 milioni di euro. L'intero ammontare è finanziato nell'ambito

dell'Accordo di Programma Quadro Marche.

Il progetto esecutivo del secondo stralcio, da Matelica a Castelraimondo, è in corso di approvazione.



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 501560 - Email: agenzia@sandiano.com - Web: sandiano.com

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



il giornale e il quotidiano online

dei trasportatori e di chi viaggia

tutta l'attualità sul mondo dei trasporti a portata di mano e di click



www.trasportonotizie.com

info@trasportonotizie.com

 TNtrasportonotizie

 NotizieTN

 TNtrasportonotizie

Novità

World Wide
Innovation

INTERNATIONAL PATENT



Croissant



Surgelati Già Cotti

I Vantaggi!

- **RISPARMIO DI TEMPO:** ogni mattina puoi alzarli 30 minuti dopo!
- **RISPARMIO ENERGETICO:** solo 3 minuti per ogni cottura!
- **NESSUN RISCHIO:** impossibilità di sbagliare lievitazione!
- **RAPIDITÀ:** appena sfornati sono subito pronti per la vendita!
- **SEMPLICITÀ:** non è necessaria nessun tipo di manodopera specializzata!
- **VERSATILITÀ:** per la cottura puoi usare qualsiasi tipo di fornello in commercio!
- **È IL PIÙ NATURALE:** senza additivi chimici aggiunti!, coloranti, agente di trattamento delle farine!

 **ANCHE
CROISSANT VEGANI**



☎ 0171 90 2304

✉ info@orsobiancodolciaria.com

www.orsobiancodolciaria.com

