

Anno XVII - Numero 6/2015

Anno nuovo, cosa cambia...

...e cosa non cambia mai

In primo piano



Calendario dei divieti di circolazione, 50 ore di guida in più nel 2016

pagina 4



Contributi ai trasportatori per inquinare meno: cosa finanziano?

pagina 6



Sistri, no alle sanzioni nel 2016 ma resta l'obbligo di adesione...

pagina 13



Legge di Stabilità 2016, ecco le novità per l'autotrasporto

pagina 14



Rischio terrorismo, più controlli sui vettori stranieri!

pagina 26



Dal territorio: focus Piemonte, Liguria, Umbria

pagina 35

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)



TN 6/2015 • Anno XVII

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



Testata associata all'Unione
Stampa Periodica Italiana

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

In redazione

Francesca Vinai, Marco Dalmasso
Fabrizio Civaliero, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Franco Bordo, Davide Calvi, Giuliano Latuga, Eugenio Onori, Giorgio Pasetti, Lorenzo Pittaluga, Fabio Rubero, Giancarlo Tavella, Patrizia Terzoni

Amministrazione

Ilaria Ponzo, Marcella Farina

Redazione e pubblicità

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

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social



trasportnotizie.com



TN - Trasportnotizie



NotizieTN

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

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 13. **NORME E ISTITUZIONI**
- 18. **L'INTERVISTA**
- 21. **EVENTI**
- 22. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 24. **CAMION DA VETRINA**
- 25. **LA TUA VOCE**
- 29. **CONSULENTI**
- 29. **Legale**
- 31. **Fisco**
- 32. **Legale**
- 34. **L'opinione**
- 35. **DAL TERRITORIO**
- 35. **Qui Piemonte**
- 37. **Qui Liguria**
- 38. **Qui Umbria**

EDITORIALE

Fabio Rubero



UNA COPERTA SEMPRE TROPPO CORTA

Come consuetudine a fine anno cerchiamo di tracciare un bilancio su quello che sono stati gli ultimi 365 giorni dell'autotrasporto italiano provando, anche e soprattutto, ad ipotizzare come saranno i prossimi 365 giorni, in questo caso 366. Tra le novità più importanti che il 2016 porterà con sé ci sono sicuramente una cinquantina di ore in meno di divieti alla circolazione per i mezzi pesanti, dovuti essenzialmente non tanto ad una cospicua diminuzione dei giorni di divieto bensì all'introduzione del divieto 9-22 che, andando a sostituire lo "storico" 8-22, garantisce un'ora in più di circolazione nei giorni festivi, tranne che nei mesi estivi. Di grande importanza, poi, il fatto che a partire dal 1° gennaio 2016, tutti i veicoli di classificazione Euro

pari o inferiore a 2 perdono il diritto all'ottenimento del rimborso sulle accise del gasolio. Una decisione da una parte lodevole poiché chiaramente indicatrice di una precisa scelta ambientale, ma che dall'altra rappresenta una pesante penalizzazione per quelle aziende già in difficoltà e per questo non in grado di rinnovare il proprio parco veicolare, le quali si vedono così negare una delle poche agevolazioni rimaste. Certo, contestualmente, sono stati introdotti alcuni incentivi per l'acquisto di mezzi nuovi e meno inquinanti ma che, ovviamente, non sono da soli in grado di risolvere i problemi di queste aziende. Insomma, da qualunque parte la si tiri, la coperta sembra essere sempre troppo corta.



Francesca Vinai

Divieti di circolazione per i trasportatori 50 ore di guida in più nel 2016

Il calendario 2016 dei divieti di circolazione per i trasportatori, pubblicato con Decreto ministeriale a fine anno, vede ridursi le limitazioni alla

circolazione per i veicoli pesanti (di massa superiore a 7,5 ton) fuori dai centri abitati. Rispetto al calendario 2015, non cambia

il numero delle **giornate interessate da divieto**, che **restano 74**. Ma è prevista una **leggera sforbiciata delle ore totali di divieto**, che passano dalle 991 del 2015 alle 941 del 2016.

Prosegue così la riduzione dei divieti in atto da alcuni anni a questa parte: rispetto al 2013 (quando i divieti coprivano in totale 1104 ore), gli autotrasportatori hanno guadagnato oltre 160 ore di guida sulla rete stradale del nostro Paese.

Tra le modifiche più significative, la **riduzione del consueto divieto giornaliero domenicale**. Infatti, l'interdizione a circolare durante le domeniche di gennaio, febbraio, marzo, aprile, maggio, ottobre, novembre e dicembre, viene accorciata di un'ora: passa dall'orario 8-22 al più breve 9-22.



Sul prossimo numero troverete in allegato il **calendario TN dei divieti nel comodo formato pieghevole**, da inserire nel parasole.

Su trasportonotizie.com trovate anche il nostro calendario dei divieti nella versione da consultare online, completo di deroghe ed eccezioni.

Pedaggi autostradali 2013 Dimezzate le percentuali di sconto

Il 2015 si conclude con una nuova "batosta" per l'autotrasporto.

Con Delibera del 26 novembre scorso, il Comitato Centrale dell'Albo autotrasporto ha aggiornato **al ribasso le percentuali di sconto per i trasportatori che hanno pagato pedaggi autostradali nel corso del 2013**.

Il Comitato centrale ha rilevato che, **per soddisfare tutte le richieste pervenute** di riduzione pedaggi per il 2013, sarebbe stato necessario disporre di oltre 267 milioni di euro.

Ma le risorse stanziare per erogare i rimborsi dei pedaggi autostradali 2013 sono pari a 134 milioni di euro.

Da qui, il dimezzamento delle percen-

tuali di sconto, deciso dal Comitato centrale dell'Albo.

Le nuove percentuali, applicabili ai di-

versi scaglioni di fatturato totale annuo in pedaggi, sono riportate nella tabella sottostante.

Fatturato annuo	Percentuale originariamente prevista	Percentuale di riduzione effettiva
da 200.000 a 400.000 €	4,33 %	2,1686 %
da 400.001 a 1.200.000 €	6,50 %	3,2554 %
da 1.200.001 a 2.500.000 €	8,67 %	4,3422 %
da 2.500.001 a 5.000.000 €	10,83 %	5,4240 %
oltre 5.000.000 €	13 %	6,5108 %



SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

**TESSERE
CARBURANTE**



**PAGAMENTO
PEDAGGI**

**PRENOTAZIONE
TRAGHETTI**



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

Via XX Settembre 2, 12100 Cuneo • Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it • Web: www.imprenditorieprofessionisti.it



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

Agevolazioni ai trasportatori per inquinare meno

È in vigore dallo scorso 4 novembre il Decreto ministeriale che - come anticipato sullo scorso numero di TN - stabilisce le modalità di erogazione delle risorse finanziarie, pari a 15 milioni

di euro, destinate agli **investimenti nel settore dell'autotrasporto**.

Insieme, è apparso in Gazzetta ufficiale un secondo Decreto del Ministero dei trasporti, datato 21 ottobre 2015, conte-

nente **disposizioni applicative e istruzioni operative** per presentare domanda di accesso ai fondi pubblici.

Vediamo in dettaglio cosa prevedono le nuove agevolazioni in vigore.

Gli investimenti finanziabili

I beneficiari, innanzitutto, sono gli **autotrasportatori di merci per conto di terzi**, in regola con i requisiti di iscrizione al REN e all'Albo autotrasporto.

Ad essere finanziabili sono gli **investimenti** che le imprese di autotrasporto effettuano, **tra il 5 novembre 2015 e il 31 marzo 2016**, per l'acquisizione di veicoli meno inquinanti e/o il ricorso a soluzioni intermodali.

In dettaglio, i 15 milioni messi a disposizione, disponibili fino ad esaurimento, sono così ripartiti:

- 6,5 milioni di euro per l'acquisto, anche in leasing, di **veicoli nuovi di fabbrica, adibiti al trasporto merci**, di massa complessiva a pieno carico **da 3,5 a 7 ton, oppure pari o superiore a 16 ton**, purché siano **a metano CNG o a gas naturale liquefatto LNG**;
- 6,5 milioni di euro per l'acquisto, anche in leasing, di **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 almeno un dispositivo innovativo che ne incrementi l'efficienza energetica (spoiler laterali e/o appendici aerodinamiche posteriori, sospensioni controllo elettronico, pneumatici classe C3 con sistema TPMS, telematica collegata al sistema EBS);

- 2 milioni di euro per l'acquisizione, da parte di piccole e medie imprese, anche in leasing, di container e casse mobili, da utilizzare come **unità di carico intermodale standardizzate**, compatibili con tutte le tipologie di mezzi di trasporto (in modo da facilitarne l'utilizzo da parte di diverse modalità di trasporto in combinazione fra loro, senza alcuna rottura del carico, ossia senza che la merce debba essere trasbordata o manipolata dal vettore).

I beni acquistati con contributo pubblico devono rimanere nella disponibilità dell'impresa beneficiaria fino al 31 dicembre 2018, pena la revoca del contributo.

Vediamo ora **quali sono gli importi massimi previsti** per tipologia di investimento effettuato:

- **Automezzi nuovi a metano e gas naturale**, di massa complessiva a pieno carico **da 3,5 a 7 ton**: incentivo pari a 4.000 euro per veicolo acquistato (contro i 2.400 euro previsti lo scorso anno), che aumenta del 10% in caso di piccole e medie imprese.
 - **Automezzi nuovi a metano e gas naturale**, di massa complessiva **pari o superiore a 16 ton**: incentivo di 9.000 euro per veicolo a metano e di 13.000 euro per veicolo a gas naturale (contro i 9.200 euro previsti l'anno scorso, senza distinzione fra metano e gas naturale), che aumenta del 10% in caso di piccole e medie imprese.
 - **Semirimorchi nuovi di fabbrica per il trasporto combinato**, dotati di almeno un **dispositivo innovativo**: contributo pari al 10% del costo del semirimorchio per le medie imprese e pari al 20% del costo per le piccole imprese, con tetto massimo pari a 6.000 euro a semirimorchio. L'incentivo aumenta del 15% per le piccole e medie imprese aderenti ad una rete di imprese. Per le grandi imprese, invece, è incentivabile solamente il 40% del costo del dispositivo innovativo e non del semirimorchio (nel caso in cui il veicolo sia dotato di più di un dispositivo, si prende in considerazione quello di costo superiore).
 - **Container e casse mobili per il carico intermodale**: incentivo pari al 10% del costo sostenuto per le medie imprese e pari al 20% del costo per le piccole imprese, con un tetto massimo in ogni caso pari a 2.000 euro per container/cassa. L'incentivo aumenta del 15% per le piccole e medie imprese aderenti ad una rete di imprese.
- Il contributo massimo ammissibile per ogni impresa è di 400.000 euro.



La domanda da presentare

L'impresa può presentare domanda di accesso ai contributi **dal 5 novembre scorso ed entro il 31 marzo 2016**, esclusivamente **ad avvenuto avvio dell'investimento**.

Deve inoltrarla tramite raccomandata con avviso di ricevimento o consegnarla a mano **al Ministero dei trasporti** in Via Giuseppe Caraci 36, 00157 Roma (Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità).

La domanda si deve compilare utilizzando l'**apposito modulo incluso nel Decreto ministeriale del 21 ottobre** e allegando la documentazione richiesta. Nel modulo della domanda vanno indicati, a pena di inammissibilità:

- ragione sociale e sede dell'impresa o del raggruppamento di imprese;
- dati del legale rappresentante dell'impresa o del raggruppamento di imprese;
- partita IVA;
- codice fiscale;

- indirizzo PEC;
- numero di iscrizione al REN o all'Albo degli autotrasportatori per le imprese che esercitano esclusivamente con veicoli di massa complessiva fino a 1,5 tonnellate;
- iscrizione alla Camera di commercio;
- firma del legale rappresentante.

Nel modulo si deve poi indicare quali investimenti sono stati attivati e chiedere

l'eventuale maggiorazione del finanziamento previsto per le PMI e le PMI aderenti ad una rete d'impresе.

Al modulo si devono allegare questi documenti:

- elenco in cui sono riportati, per ogni bene acquisito, il costo, la data del contratto di acquisizione, il numero di targa (del veicolo o semirimorchio) e, in caso di semirimorchio, il tipo di



SACED
ambiente & energia

carte
carburante

carte
prepagate

buoni
car wash*



* disponibili solo nell'impianto di Boves

sconti riservati a tutti i soci Assotrasporti

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

dalla parte
dell'ecologia

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

www.saced.com

dispositivo innovativo di cui risulti dotato;

- copia del contratto di acquisto, debitamente sottoscritto in data non anteriore al 5 novembre 2015, e copia della fattura quietanzata comprovante l'intero pagamento del prezzo di acquisizione;
- in caso di acquisizione mediante leasing, copia del contratto di leasing e

delle fatture quietanzate dei canoni pagati alla data di invio della domanda;

- per veicoli e semirimorchi, prova documentale dell'avvenuta immatricolazione, successiva al 5 novembre 2015, e attestazione del costruttore circa la sussistenza dei requisiti tecnici previsti per l'accesso ai contributi;

- per container e casse mobili, occorrono documentazione da cui risulti che la consegna del bene è successiva al 5 novembre 2015 e attestazione del costruttore circa la sussistenza delle caratteristiche tecniche richieste.

Sono **escluse le acquisizioni e le immatricolazioni effettuate all'estero** (anche in presenza di successiva reimmatricolazione in Italia a chilometri zero).

Verifica online dei committenti sui vettori

Ma non mancano i problemi tecnici...

Dopo proroghe su proroghe, a partire **dal 16 dicembre è attiva la funzione di pubblico accertamento della regolarità** delle imprese iscritte all'Albo autotrasporto, collocata all'interno del Portale dell'Automobilista.

Ciò significa che i committenti di servizi di autotrasporto merci su strada (e i trasportatori che assegnano carichi a subvettori) possono ora controllare la regolarità dei vettori italiani online, senza più bisogno di richiedere loro il DURC.

Per farlo devono autenticarsi sul portale web www.ilportaledellautomobilista.it nella sezione dedicata, accedere alla funzione "Consultazione regolarità

imprese" e digitare i dati identificativi dell'azienda di autotrasporto cui intendono affidare una commessa.

Il pubblico accesso al database sulla regolarità dei vettori era stato inizialmente previsto a partire dal 1° ottobre, poi posticipato al 15 novembre e ancora rinviato al 23 settembre.

Ma nei giorni seguenti alla data di avvio del nuovo sistema **si sono registrate - manco a dirlo - le prime difficoltà tecniche**, che hanno obbligato i committenti ad accertare la regolarità delle imprese di autotrasporto tramite il tradizionale rilascio del Durc.

A fine novembre, il Comitato centrale ha avvisato sul proprio sito web di essere al lavoro "per risolvere i problemi

tecnici insorti nell'interfaccia tra i sistemi informativi" che hanno impedito l'attivazione della funzione. Problemi che sono stati risolti solo il 16 dicembre scorso.

I dati dei trasportatori che ora i committenti possono consultare riguardano l'**iscrizione all'Albo, alla Camera di commercio e (ove richiesto) al REN** e la **regolarità previdenziale e assicurativa**, così come attestata da INPS e INAIL.

Ricordiamo che, sulla base della Legge di Stabilità 2015, dal 1° gennaio scorso ogni committente è tenuto a verificare il regolare adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi da parte del vettore, prima di stipulare il contratto di trasporto.

In caso di irregolarità, il committente commissionerà ad altri il lavoro, per non ritrovarsi responsabile in solido con chi non è in regola: se non esegue la necessaria verifica, in caso di irregolarità, il committente sarà obbligato in solido con il vettore a pagare - entro un anno dalla cessazione del contratto - le retribuzioni spettanti ai lavoratori dell'impresa di autotrasporto, i contributi previdenziali e i premi assicurativi dovuti limitatamente alle prestazioni di trasporto merci ricevute.

In più, in caso di contratto stipulato in forma non scritta, il committente che non esegue la verifica si assume anche gli oneri relativi alle violazioni degli obblighi fiscali e del Codice della Strada, eventualmente commesse dal vettore nell'effettuare il servizio di trasporto per suo conto.



Autotrasporto, mestiere usurante

Qualcosa si muove in Senato

La **battaglia per riconoscere il mestiere di conducente di mezzi pesanti come usurante** è approdata in Parlamento a fine anno.

La discussione, di cui si sono fatte portavoce diverse associazioni di categoria - fra cui Assotrasporti, che da anni annovera il mestiere usurante fra i punti del suo programma - ora entra nel vivo. Ad inizio novembre, i Senatori Pepe, Davico, Molinari, Vacciano hanno posto un'interrogazione ai Ministri del lavoro, dei trasporti e della salute.

Definendo il lavoro dell'autotrasportatore "massacrante", i Senatori sostengono che si tratti di **un mestiere non adeguatamente tutelato dalle leggi statali**, con danni per l'efficienza fisica dei conducenti e per la sicurezza della circolazione stradale.

Anzi - continuano i Senatori - esistono regole ferree su turni, ore di guida, pause e riposo, ma "la concorrenza sleale delle aziende estere (o di pochi furbi) e, soprattutto, i ritmi reali di lavoro connessi alla natura stessa della professione non consentono di rispettare le norme e di sottoporre il proprio fisico ad un adeguato riposo".

Da qui la richiesta ai Ministri competenti di conoscere quali iniziative intendano adottare per dichiarare usurante il lavoro dell'autotrasportatore e per riconoscere gli anni di riduzione del lavoro conseguenti all'attività usurante.

La questione ha avuto un seguito in Senato negli ultimi giorni dell'anno, quando si è discusso dell'opportunità di includere l'autotrasporto nell'elenco dei mestieri usuranti.

In quest'occasione, anche la Sen. Fucksia ha chiesto di inserire la professione del camionista nell'elenco delle professioni usuranti, al pari del medico chirurgo cardiovascolare e del lavoratore edile.

La Parlamentare, nella sua qualità di medico competente, evidenzia come dallo svolgimento di un'attività usurante (secondo le previsioni del D.Lgs. n. 374/93) scaturisca per il lavoratore, oltre che una **maggiore possibilità di contrarre malattie**, una **riduzione dell'aspettativa media di vita**.

Secondo questa analisi, sono almeno quattro gli elementi che consentirebbero - sin da subito - di estendere il beneficio previdenziale previsto per le man-

sioni usuranti ai conducenti di camion:

- tempi;
- stress da strada (rischio incidenti);
- postura ergonomica sfavorevole;
- alimentazione non corretta (con insorgenza di patologie cardiovascolari e/o legate a disturbi del sonno).

La Senatrice, ritenendo sconveniente il calcolo delle quote operato dalla riforma "Fornero", introduce il principio del "discrimine di qualità" del lavoro. Ciò consentirebbe di **anticipare l'età pensionabile fino ad un massimo di 10 anni**, per effetto di un calcolo che tenga conto sia degli anni lavorativi dell'individuo che di un coefficiente di usura specifico per tipologia di mansione svolta, stabilito da una commissione consultiva che si riunisce ogni 3 anni, aggiornando l'elenco delle tabelle usuranti.

L'auspicio è che ora alle parole seguano fatti concreti per la tutela degli autotrasportatori.



MASSARENTI PRATICHE AUTOMOBILISTICHE

- ☎ Via Vercelli, 21/bis - 13030 Caresanablot (Vercelli)
- ☎ Via Canna, 1 - 15033 Casale Monferrato (Alessandria)

PRATICHE AUTOMOBILISTICHE
SERVIZI PER L'AUTOTRASPORTO
PATENTI
BOLLI AUTO



CONVENZIONE ASSOTRASPORTI CON TARIFFE AGEVOLATE PER I SOCI

Sistemi di trasporto in Europa: ecco il quadro

Il Nord Europa avanza, l'Italia arranca

La Commissione europea ha pubblicato lo scorso 20 novembre la seconda edizione del quadro di valutazione dei sistemi di trasporto in Europa, che mette **a confronto i risultati conseguiti nell'ultimo anno dagli Stati membri**.

Rispetto ai dati emersi nel quadro di valutazione 2014, in generale i Paesi UE hanno compiuto progressi significativi. Tranne l'Italia, che invece perde posizioni.

Ma a cosa serve questo quadro di valutazione? Ad aiutare gli Stati membri a

migliorare i sistemi di trasporto nazionali, indicando i settori che richiedono investimenti e gli interventi prioritari da attuare.

Quest'anno la Commissione europea ha studiato il sistema trasportistico in tutti i Paesi dell'Unione europea sulla base di 29 indicatori (erano 22 lo scorso anno), riuniti in quattro macrocategorie, di seguito elencate.

- **Mercato interno:** cause pendenti in sede comunitaria riguardanti violazioni del diritto UE, tasso di recepimento delle direttive UE in materia di trasporti nella legislazione nazionale e apertura del mercato ferroviario.
- **Investimenti e infrastrutture:** qualità delle infrastrutture per ogni modalità di trasporto (strade, ferrovie, vie aeree e marittime), avanzamento della rete transeuropea dei trasporti TEN-T e tempi per l'import/export via mare.



NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE

CUNEO RENT

via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggior@cuneorent.it

Partner di

LeasePlan

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

- **Unione dell'energia e innovazione:** quota di fonti di energia rinnovabile nel consumo di carburante per il trasporto, autovetture nuove che utilizzano carburanti alternativi e tempo impiegato dai conducenti negli ingorghi stradali.
- **Persone:** sicurezza ferroviaria e stradale, donne impiegate nel settore dei trasporti e soddisfazione dei consumatori rispetto alle diverse modalità di trasporto.

Per ciascuno dei suddetti indicatori è compilata una classifica che evidenzia quali sono i cinque migliori Paesi e i cinque con i risultati peggiori.

Una tabella riepilogativa indica il numero di volte in cui ciascun Paese si è clas-

sificato tra i primi cinque e tra gli ultimi cinque. Il punteggio complessivo di ogni Stato è calcolato sottraendo i punteggi negativi da quelli positivi.

In testa alla classifica, come nel 2014, i Paesi nord-europei. Primi i Paesi Bassi, seguiti da Svezia, Finlandia, Gran Bretagna, Danimarca e Germania.

Violeta Bulc, Commissaria europea responsabile per i trasporti, ha commentato: "Il quadro di valutazione 2015 dimostra la dinamicità del settore europeo dei trasporti. Mi compiaccio di constatare che sono stati compiuti notevoli progressi rispetto allo scorso anno, ad esempio per quanto riguarda la qualità delle infrastrutture e l'apertura dei mercati del trasporto ferroviario di merci".

L'Italia, però, fa peggio dello scorso anno, scivolando dalla 20esima alla 25esima posizione (quartultima, per intenderci). Peggio di noi fanno solo Grecia, Polonia e Romania.

Dunque, se nel complesso la situazione migliora in Europa, l'Italia fa qualche passo indietro rispetto all'anno scorso. Perché? Paghiamo **infrastrutture poco adeguate** rispetto alla media europea e **troppe infrazioni aperte** (per via della mancata applicazione in Italia della normativa UE). Non solo.

Paghiamo **i tempi più lenti in Europa per l'import/export via mare** e i malfunzionamenti nel trasporto di persone che abbassano la soddisfazione dei consumatori.

Veicoli aziendali, multe e punti patente Quando "dimenticarsi" di chi guidava è legittimo

È una sentenza destinata a diventare un importante precedente giurisprudenziale. Stiamo parlando della n. 307/2015 pronunciata dal Giudice di Pace di Campobasso.

Al centro della controversia che il Giudice è stato chiamato a dirimere, una multa comminata ai sensi dell'art. 126 bis, comma 2, del Codice della strada (CdS). Questa norma riguarda i casi di **contestazione non immediata di una violazione al CdS che comporti la decurtazione di punti dalla patente di guida**. Per intenderci, i casi in cui si riceve a casa o in azienda, tempo dopo aver commesso l'infrazione, una sanzione pecuniaria con la pena accessoria della decurtazione dei punti.

In questi casi, **oltre a pagare la multa, il proprietario dell'autoveicolo (persona fisica o giuridica) è tenuto a comunicare** agli organi di accertamento, entro 60 giorni dalla notifica del verbale di

contestazione, **i dati del conducente al momento della commessa violazione, per la decurtazione dei punti dalla patente**.

Se la comunicazione non viene effettuata, dal 61esimo giorno scatta **un'ulteriore multa a carico del proprietario del veicolo, per omessa comunicazione dei dati conducente**. Si tratta di una sanzione amministrativa pesante, variabile da 286 a 1.142 euro.

Nel caso di Campobasso, a subire la contravvenzione non immediata è un'automobile aziendale intestata ad una società a responsabilità limitata. La multa prevedeva anche la decurtazione dei punti dalla patente, con conseguente necessità di comunicare i dati del conducente.

Il legale rappresentante della s.r.l., entro il termine dei 60 giorni dalla notifica del verbale, ha fornito al Comune una dichiarazione in cui sosteneva di non es-

sere in grado di indicare con certezza chi fosse alla guida del mezzo al momento dell'infrazione contestata.

Per giustificare la mancata comunicazione dei dati richiesti, il legale rappresentante scriveva che **la multa era giunta in azienda molto tempo dopo l'avvenuta infrazione** (seppure nei limiti temporali previsti per legge); in più **l'auto era aziendale, quindi a disposizione di più dipendenti**, senza possibilità di conoscere chi la guidasse proprio quel giorno.

Il Comune, però, comminò all'azienda la multa per mancata comunicazione dei dati del conducente. Da qui il ricorso del legale rappresentante della società di fronte al Giudice di pace.

Un ricorso che il Giudice ha accolto, annullando la multa per mancata comunicazione dei dati. Infatti, sostiene il Giudice, il legale rappresentante della s.r.l. proprietaria del veicolo ha corretta-



ASSOTRASPORTI
RILASCIATA:

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



199.302013 • 348.8827231

info@assotrasporti.eu

mente adempiuto all'obbligo di comunicazione del conducente dell'autovettura previsto dall'art. 126 bis, comma 2, del CdS, trasmettendo una dichiarazione in cui manifestava l'oggettiva impossibilità di fornire il nominativo della persona fisica che il giorno dell'accertamento era alla guida del veicolo.

Il Giudice osserva che "nell'applicazione dell'art. 126 bis, comma 2 del CdS, emerge la necessità di distinguere il comportamento di chi si disinteressa della richiesta di comunicare i dati personali e della patente del conducente, non ottemperando così in alcun modo all'invito rivoltigli (contegnolo per ciò solo meritevole di sanzione), e la condotta di chi abbia fornito una dichiarazione sia pure di contenuto negativo".

In altre parole, il legale rappresentante non si è sottratto all'obbligo di comunicazione e le sue giustificazioni sono da ritenersi valide.

"Nulla pertanto - conclude il Giudice - può rimproverarsi a colui che in buona fede, a distanza di tempo dall'accertamento, non sia in grado di ricordare a chi aveva consentito l'uso della propria



autovettura".

Ciò significa che **il proprietario dell'autovettura, non presente al momento del compimento della violazione, che in buona fede non ricordi chi fosse alla guida, non può essere per questo colpito da sanzione amministrativa.**

Ovviamente, ciò non lo esonera dal pagamento della multa per l'infrazione commessa. Quella che non paga, per "dimenticanza giustificata", è la sanzione accessoria relativa alla mancata comunicazione dei dati del conducente.

Attenzione, però. È più che probabile che **la sentenza potrà avere applicazione solo in casi analoghi a quello di Campobasso:** auto aziendale, difficoltà di risalire al conducente fra i dipendenti dell'azienda, ricezione della multa in data molto successiva a quella della violazione accertata.

Non potranno certo appellarsi alla sentenza tutti i privati che "si dimenticheranno" di comunicare i dati del conducente reo di aver commesso una violazione al CdS...

Traffico stradale in aumento nell'ultimo anno

Lo rileva il nuovo Osservatorio Traffico Anas

Segnali positivi arrivano dalle strade italiane.

L'**Indice di Mobilità Rilevata (IMR) del nuovo Osservatorio Traffico Anas** rimarca un incremento dei flussi di traffico nel mese di novembre 2015 sui circa 25.000 chilometri di rete nazionale.

L'aumento, rispetto allo stesso mese del 2014, è del 3,33 %.

Significativo il dato relativo ai flussi di veicoli pesanti per il trasporto merci, che tra novembre 2015 e novembre 2014 rileva un incremento medio dell'IMR su tutta l'Italia del 6,8 % e punte dell'8,2 % in Sardegna (senza mai scendere sotto il 5,4 % nel resto d'Italia).

Il picco massimo di traffico giornaliero del mese di novembre si è registrato sul **Grande Raccordo Anulare di Roma**, lo scorso 6 novembre, con più di 157.000

veicoli totali giornalieri in transito. La stessa arteria, il 9 novembre, è stata la strada più percorsa da mezzi pesanti con oltre 10.000 passaggi.

Tra i dati diffusi da Anas, va segnalato come l'apertura del bypass del viadotto Himera in Sicilia sull'**Autostrada A19 Palermo-Catania** abbia mediamente ridotto il tempo di viaggio di circa 25 minuti.

Come anticipato, queste informazioni sono fornite dal nuovo Osservatorio Traffico Anas.

I dati vengono raccolti da un complesso e innovativo sistema di sensoristica, denominato PANAMA (Piattaforma Anas per il Monitoraggio e l'Analisi), in grado di registrare i volumi di traffico e le condizioni di circolazione in corrispondenza di oltre 1.150 sezioni di rilevamento traffico distribuite lungo l'intera rete stradale e autostradale di

competenza Anas.

"La necessità di potenziare l'Infomobilità e offrire una maggiore trasparenza delle notizie - spiega il Presidente dell'Anas Gianni Vittorio Armani - ci ha spinto a dare vita all'Osservatorio del Traffico Anas che, attraverso un team specializzato di ingegneri e di analisti del traffico, cura la realizzazione e la diffusione di bollettini mensili sui flussi e statistiche di traffico sulla rete stradale d'interesse nazionale".

"Lo studio del traffico - continua Armani - fornisce in generale preziose informazioni ai fini della programmazione di interventi di manutenzione e di potenziamento della rete, pertanto abbiamo ritenuto necessario codificarlo, attraverso l'Osservatorio, per ottimizzare la fruibilità dei dati e al contempo per migliorare la qualità del nostro servizio".

Sistri, no alle sanzioni ma resta l'obbligo di aderire I contributi già versati non sono rimborsabili

Le ultime settimane dell'anno hanno visto susseguirsi in tema Sistri interrogazioni parlamentari, novità annunciate e poi smentite, emendamenti legislativi avanzati e poi ritirati, passi avanti e passi indietro del Governo che fanno discutere. Andiamo con ordine.

Ad inizio novembre un gruppo di Deputati, guidati dall'On. Patrizia Terzoni, rivolge un'interrogazione parlamentare al Ministro dell'ambiente, per avere delucidazioni sull'avanzamento del nuovo sistema di tracciabilità dei rifiuti e sul pagamento dei contributi Sistri da parte delle aziende obbligate ad aderirvi.

Rispondendo all'interrogazione, il **Sottosegretario all'ambiente Silvia Velo** comunica che l'11 novembre la Consip SpA ha dato il via alla gara per la gestione di un nuovo sistema di tracciabilità rifiuti, inviando "le lettere di invito per la presentazione di un'offerta nella procedura ristretta per l'affidamento in concessione del Sistri".

Tra i nuovi criteri in base a cui sviluppare il sistema, l'**estensione a tutte le tipologie di rifiuti** e l'**eliminazione delle black-box** da installare a bordo camion (che già lo scorso anno Assotrasporti aveva richiesto al Tavolo tecnico di monitoraggio Sistri al Ministero dell'ambiente).

Circa il rimborso degli oneri connessi al (non funzionante) Sistri che le imprese

ON. TERZONI: IL GOVERNO FA MELINA, MA LE AZIENDE PAGANO!

Ecco la nota che l'On. Terzoni ha inviato alla nostra redazione, all'indomani della risposta ministeriale all'interrogazione parlamentare sul Sistri.

"Sul servizio di tracciabilità il Ministro dell'ambiente Gian Luca Galletti continua a procedere in modo incomprensibile. Quasi grottesco, verrebbe da dire, se non fosse che ci sono migliaia di aziende del settore che continuano a pagare per un servizio di fatto inesistente.

Come M5S abbiamo presentato ancora una volta un'interrogazione al Ministro, al fine di incalzarlo a togliere l'alone di mistero che da mesi c'è intorno al Sistri.

La verità, confermata dalle evasive parole del Ministero stesso, è che la situazione è sempre la stessa.

La Consip Spa ha inviato le lettere per presentare offerte per l'affidamento del servizio. Esso però è **ancora in mano alla Selex, impresa che realizzò l'inefficace e farraginoso sistema precedente con chiavette USB e black-box**, la quale ancora deve essere pagata per il lavoro pregresso e non mollerà l'osso tanto facilmente.

Siamo dunque a un punto morto, nonostante lo stesso Galletti solo due mesi fa aveva assicurato alle aziende che si occupano di raccolta rifiuti che il nuovo sistema sarebbe entrato pienamente in funzione già a gennaio.

Inoltre, sempre il Ministro aveva annunciato a suon di squilli di tromba l'estensione del servizio a tutti i tipi di rifiuti, secondo criteri che però a tutt'oggi sono ignoti a tutti. Alle **aziende in primis**, che sconsolate **si trovano obbligate a pagare nonostante questo scenario di totale impasse**. Non solo: le stesse non riceveranno un euro di rimborso per quanto versato nel triennio 2010-2012, poiché la commissione tributaria ha stabilito che 'l'obolo' pagato per il Sistri non può considerarsi una vera e propria tassa. Oltre al danno la beffa, dunque, da parte di un esecutivo che ancora una volta dimostra totale lassismo e menefreghismo in tema di ambiente e ciclo dei rifiuti".

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

M.A.
PETROLI



SCONTI RISERVATI A TUTTI I SOCI ASSOTRASPORTI

hanno versato negli anni 2010, 2011 e 2012, il Sottosegretario Velo ricorda che **il contributo, da versare al momento dell'iscrizione, è dovuto a prescindere dall'effettiva fruizione del servizio.**

In altri termini, secondo il Ministero il contributo pagato dalle aziende non può considerarsi come corrispettivo del servizio: "non può essere equiparato ad una tassa di cui chiedere il successivo rimborso in mancanza del servizio a cui si riferisce".

Non è tardata la **contro-risposta**

dell'On. Terzoni, portavoce del Movimento 5 Stelle alla Camera.

A lei si uniscono le associazioni degli autotrasportatori, **Assotrasporti** in testa, che da anni chiedono la sospensione del Sistri e dei relativi contributi per il tempo tecnico necessario a renderlo finalmente funzionante.

Nel box che trovate nella pagina precedente riportiamo la nota inviata dall'On. Terzoni.

Ma non finisce qui. **A metà dicembre**, dalle fila della maggioranza parlamen-

tare giunge un **emendamento alla Legge di Stabilità 2016** che mira a prorogare di un anno la gestione Selex SpA del sistema di tracciabilità rifiuti. **Subito dopo il dietrofront:** l'emendamento viene ritirato.

Dunque, possiamo dire scongiurata la proroga della gestione Selex SpA? Niente affatto.

Il **Decreto "Milleproroghe"**, in vigore dal 30 dicembre, ha congelato il Sistri per un altro anno. All'art. 8, il Decreto **rinvia di un anno l'entrata in vigore delle sanzioni**, che saranno applicabili, anziché dal 1° gennaio 2016, dal 1° gennaio 2017. **Tuttavia, mantiene l'obbligo per le imprese di adeguarsi al Sistri attraverso il pagamento del relativo contributo.**

E chi gestirà il sistema di tracciabilità dei rifiuti? Dopo il ritiro della proposta di prorogare la gestione all'azienda in orbita Finmeccanica, il Decreto estende per altri dodici mesi il contratto con **Selex SpA**, che **rimane al timone del discusso sistema nel 2016.**

Disattese così le promesse del Governo di un nuovo Sistri: le imprese continueranno a pagare per un sistema tuttora privo di operatività.



Legge di Stabilità 2016

Le maggiori novità per l'autotrasporto

È entrata in vigore il 22 dicembre scorso la Legge di Stabilità 2016 che, dopo il voto favorevole della Camera, ha incassato il sì definitivo al Senato. Il testo prevede importanti novità nell'ambito dell'autotrasporto, di seguito riassunte.

RIMBORSO ACCISE SUL GASOLIO

Dal 1° gennaio 2016 i veicoli di categoria **Euro 2 o inferiore** sono **esclusi dal credito d'imposta relativo alle accise sul gasolio per autotrazione.**

La Legge di Stabilità 2015 aveva già estromesso dall'agevolazione i veicoli Euro 0.

I conseguenti risparmi per le casse dello Stato saranno destinati a due finalità:

- il 15% per favorire l'acquisto di mezzi di ultima generazione per l'autotrasporto merci su strada;
- l'85% al nuovo Fondo per l'acquisto di automezzi per il trasporto pubblico locale e regionale.

DECONTRIBUZIONE PREVIDENZIALE
Viene riconosciuto un **esonero dell'80% della contribuzione previdenziale** (ad eccezione dei premi Inail)

a carico dei datori di lavoro per i conducenti di veicoli pesanti dotati di tachigrafo digitale e prestanti attività di **trasporto internazionale per almeno 100 giorni annui.**

Per ottenere tale agevolazione, prevista a titolo sperimentale e per un periodo di tre anni, è necessario presentare domanda. L'ente previdenziale riconoscerà il beneficio in base all'ordine di ricezione delle domande.

È autorizzata una spesa di 65,5 milioni di euro annui per il triennio 2016-2018.

SPESE NON DOCUMENTATE

Cambiano le modalità di riconoscimento ai piccoli autotrasportatori delle **deduzioni forfetarie** relative alle spese non documentate.

Le deduzioni spetteranno nella misura del 35% ai trasporti effettuati dal tra-

SERIE GENERALE

Anno 156° - Numero 302

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA Roma - Mercoledì, 30 dicembre 2015

SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

AVVISI E NOTIZIE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - EFFICIENZA PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARDEATINA, 16 - 00187 ROMA

AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E COPIA DELLA STAMPA - VIA SALIZADA, 85 - 00187 ROMA - CORTINALEVA 10/00171 - SARONNO DELLA STAMPA

PREZZO € 1,00 IVA INCLUSA

La Gazzetta Ufficiale, Parte Prima, oltre alle Serie Generali, pubblica cinque Serie speciali, ciascuna contraddistinta da autonoma numerazione:

1° Serie speciale: Carte costituzionali (pubblicate il mercoledì)

2° Serie speciale: Comunità europee (pubblicate il lunedì e il giovedì)

3° Serie speciale: Regioni (pubblicate il sabato)

4° Serie speciale: Concorsi ed esami (pubblicate il martedì e il venerdì)

5° Serie speciale: Contratti pubblici (pubblicate il lunedì, il mercoledì e il venerdì)

La Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda, "Foglio delle inserzioni", è pubblicata il martedì, il giovedì e il sabato

AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

Al fine di ottimizzare la procedura di pubblicazione degli atti in Gazzetta Ufficiale, le Amministrazioni sono pregate di inviare, contemporaneamente e parallelamente alla trasmissione su carta, come da norma, anche copia telematica dei medesimi (in formato word) al seguente indirizzo di posta elettronica certificata: gazzettaufficiale@giustiziacert.it, curando che, nella nota cartacea di trasmissione, siano chiaramente riportati gli estremi dell'invio telematico (mittente, oggetto e data).

Nel caso non si disponga ancora di PEC, è fino all'adozione della stessa, sarà possibile trasmettere gli atti a: gazzettaufficiale@giustizia.it

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI	DECRETI PRESIDENZIALI
-------------------------------	-----------------------

sportatore **all'interno del Comune** in cui ha sede l'impresa e nella restante misura ai trasporti effettuati **oltre il territorio comunale**.

Dunque, viene meno l'attuale distinzione fra trasporti regionali ed extra regionali.

PICCOLE E MEDIE IMPRESE

È autorizzata una spesa pari a 10 milioni di euro per il 2016 per consentire l'operatività di una Sezione speciale Trasporto, istituita nell'ambito del **Fondo di garanzia** per le piccole e medie imprese.

PROVA DOCUMENTALE NEI TRASPORTI INTERNAZIONALI

Viene reintrodotta l'obbligo di esibire la prova documentale con riferimento alle attività di trasporto internazionale di merci, ossia di un qualunque documento di accompagnamento delle merci previsto dalla normativa interna o internazionale (di norma la **lettera di vettura internazionale**).

Si prevedono sanzioni amministrative ed il fermo del mezzo nel caso in cui

tale prova documentale non venga esibita.

Le sanzioni saranno più severe nel caso in cui la prova documentale non sia compilata correttamente o risulti del tutto mancante e nel caso in cui non sia possibile, a seguito della mancanza di tale documentazione, accertare la regolarità del trasporto internazionale di merce.

BONUS PER IL TRASPORTO COMBINATO

Sono stanziati 45,4 milioni di euro per il 2016 per l'attuazione di progetti di miglioramento della catena intermodale e viaria collegati alla realizzazione di **nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci**.

L'investimento intende migliorare i servizi sulle rotte esistenti con porti situati nell'Unione europea o nello Spazio economico europeo. Per gli anni 2017 e 2018 i contributi saranno rispettivamente di 44,1 e 48,9 milioni di euro.

Inoltre, il Ministero dei trasporti destinerà 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016-2018 per i **servizi di tra-**

sporto ferroviario intermodale in arrivo e/o in partenza dai nodi logistici e portuali.

Agli stessi fini sarà destinata una quota dei 250 milioni autorizzati anche per il 2016 dalla Legge di Stabilità dello scorso anno (si tratta dei 250 milioni annui di fondi per interventi in favore dell'autotrasporto).

TRASPORTO MERCI GOMMA-FERRO

Degli oltre 29 milioni di euro stanziati, per il periodo 2013-2018, per la copertura degli oneri connessi al funzionamento dell'**Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA)**, attraverso il Tunnel del Frejus, 21 milioni verranno destinati nel 2016, 5,4 milioni nel 2017 e 2,6 milioni nel 2018.

L'AFA è un servizio di **trasporto di autocarri su vagoni ferroviari speciali** che viaggiano lungo un percorso di 175 chilometri tra l'Italia e la Francia, **attraverso il traforo ferroviario del Frejus**.

Il collegamento prevede cinque coppie di treni al giorno, per 5 giorni su 7, tra le piattaforme di Aiton (in Francia) e di Orbassano (in Piemonte).





Localizza i tuoi mezzi ovunque siano.

Controlla e Risparmia Con Wi-Tek Group.

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

a partire da 0,49€



Richiedi una prova gratuita per 30 Giorni senza impegno

0172-1916222

www.wi-tek.it

info@wi-tek.it

Authorized Partner: GARNIR per le soluzioni di gestione

Wi-Tek usa tecnologia Google Maps



www.wi-tek.it

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

20,2 miliardi di investimenti Anas fino al 2019

Centrale la manutenzione straordinaria delle strade

Un piano pluriennale di investimenti sulla rete stradale e autostradale Anas, in forte discontinuità con il passato.

È quello che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, e il Presidente di Anas, Gianni Vittorio Armani, hanno presentato al Ministero lo scorso 25 novembre.

Il Piano prevede una sostanziosa iniezione di risorse, **da oggi fino al 2019**, rivolta prevalentemente al rafforzamento degli asset infrastrutturali strategici del Paese, al miglioramento degli accessi in città e al potenziamento dei collegamenti intermodali.

Gli investimenti Anas 2015-2019, secondo il Piano, interesseranno **più di 3.600 km di strade**, per un totale di **20,2 miliardi di euro**, di cui:

- 8,8 miliardi per il completamento di itinerari esistenti;
- 8,2 miliardi per la manutenzione straordinaria e le opere di messa in sicurezza;
- 3,2 miliardi destinati alla realizzazione di nuove opere.

Una parte consistente delle risorse è destinata alla manutenzione straordinaria. Infatti l'Anas si pone l'obiettivo - ed è questa la grande novità - di **preservare in efficienza il patrimonio infrastrutturale esistente** risolvendo criticità strutturali e riducendo l'incidentalità, migliorando le condizioni di traffico, mettendo in sicurezza la rete

stradale da frane e dal rischio idraulico.

“Concentrare le risorse sulla manutenzione straordinaria - ha spiegato il Presidente di Anas Armani - ci consente di lavorare più rapidamente, perché i tempi di attivazione degli interventi sono inferiori, di aumentare il ciclo di vita dell'infrastruttura, potenziando la dotazione tecnologica degli impianti, e di accrescere la capacità trasportistica con benefici notevoli in termini di impatto ambientale e consumo di territorio, con effetti positivi sulla crescita economica e sul PIL grazie all'impiego di risorse umane, forniture e fatturati per cantieri”.

“Con il Piano pluriennale degli investimenti Anas 2015-2019 - ha commentato il Ministro Delrio - è stata aperta una nuova stagione [...], un nuovo corso che riguarda l'azione responsabile del Ministero nella vigilanza e di Anas nella gestione della rete stradale. D'intesa con il Presidente Armani vogliamo fornire migliori servizi ai cittadini e realizzare quella rete interconnessa e intermodale delle infrastrutture di trasporto. Con la Legge di Stabilità del 2016 si garantisce inoltre ad Anas un orizzonte più certo per la programmazione e gli investimenti e, quindi, più autonomia”.

La **scelta delle arterie su cui intervenire** è avvenuta tenendo conto di diversi fattori: benefici trasportistici direttamente correlati all'infrastruttura (es.

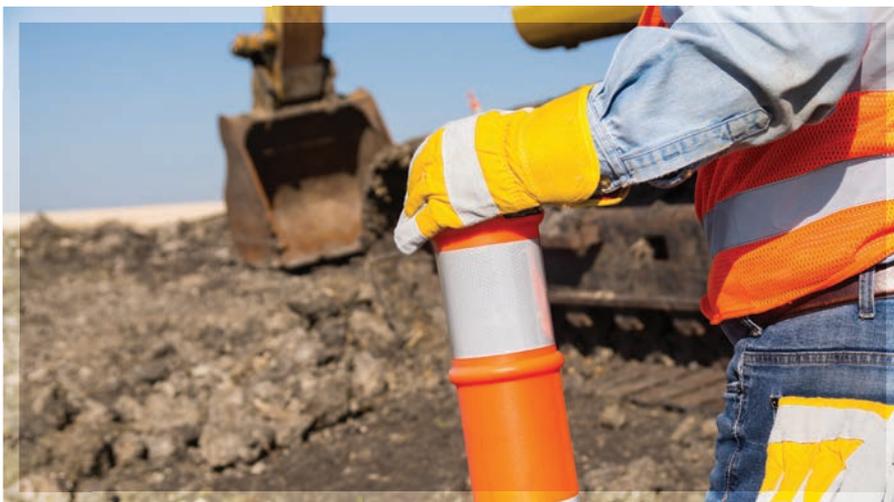
risparmi di tempo per via della circolazione più fluida), rapportati agli oneri di realizzazione dell'intervento; livelli di traffico; incidentalità e sicurezza stradale; connessione con porti, aeroporti, centri logistici e interscambi ferroviari (per favorire gli scambi modali di persone e merci); benefici derivanti dai servizi di rete (es. per la presenza di ospedali, tribunali e università).

Dei 20,2 miliardi di euro di investimenti, il **63,4% delle risorse sono destinate al Mezzogiorno e alle Isole**, mentre il **36,6% andrà a finanziare interventi nel Centro-Nord**.

Più in dettaglio, ecco di seguito alcuni degli itinerari per i quali sono stati programmati interventi di riqualificazione o manutenzione straordinaria.

- Nuova Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, per cui sono previsti 1 miliardo e 765 milioni di euro;
- E45/E55 Orte-Mestre: 1 miliardo e 671 milioni di euro;
- SS 106 Jonica: 1 miliardo e 500 milioni di euro;
- A19 Palermo-Catania: 872 milioni di euro;
- SS 372 Telesina: 658 milioni di euro;
- SS 16 Adriatica: 593 milioni di euro;
- Collegamenti con l'aeroporto di Malpensa: 383 milioni di euro;
- SS 9 Via Emilia: 374 milioni di euro;
- Grande Raccordo Anulare di Roma: 349 milioni di euro;
- SS 182 delle Serre Calabre: 349 milioni di euro;
- Strade statali sarde SS 131 Carlo Felice e SS 554 Cagliariitana: rispettivamente 282 e 275 milioni di euro;
- E78 Grosseto-Siena: 237 milioni di euro;
- SS1 Aurelia: 198 milioni di euro;
- SS 67 Tosco Romagnola: 136 milioni di euro.

Infine, il Presidente Anas ha annunciato, insieme con il Presidente del Consiglio Nazionale dell'Anci (Associazione Nazionale Comuni Italiani) Enzo Bianco, che sarà istituito un tavolo congiunto Anas-Anci per il coordinamento degli interventi di **raccolta dei rifiuti lungo tutta la rete stradale nazionale**.



Albo Gestori ambientali, le novità per iscriversi

Il Presidente Onori presenta la semplificazione in atto

Ecco la seconda parte dello speciale sulle **procedure semplificate d'iscrizione all'Albo nazionale dei gestori ambientali**. A presentarci le novità è direttamente il Presidente dell'Albo, **Eugenio Onori**.

In estrema sintesi, **un'azienda** che raccoglie e trasporta rifiuti **può svolgere attività relative a categorie diverse da quella in cui risulta iscritta** (a patto di non superare i limiti previsti dalla classe d'iscrizione): in tal modo, versa un solo diritto

annuale d'iscrizione e un solo diritto di segreteria.

Sullo scorso numero il Dott. Onori ha illustrato in dettaglio le categorie e le classi d'iscrizione all'Albo e le nuove possibilità di trasporto rifiuti per le imprese con veicoli in conto terzi, iscritte in **categoria 5**.

Prosegue ora con il caso delle imprese munite di mezzi ad uso proprio, sempre della categoria 5, e con le nuove possibilità di trasporto rifiuti per le imprese della **categoria 4**.

Per quanto riguarda l'impresa munita di veicoli immatricolati ad uso proprio, le opzioni sono ovviamente più limitate.

L'**impresa munita di veicoli immatricolati ad uso proprio o presi in locazione per uso proprio** ai sensi dell'articolo 84, comma 4, lettera a), del Codice della Strada, che intende iscriversi nella **categoria 5**, fermo restando il rispetto delle disposizioni di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, può essere iscritta per trasportare, oltre ai rifiuti speciali pericolosi dei quali la stessa impresa risulti essere produttore iniziale o nuovo produttore, anche:

- i **rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, anche prodotti da terzi**, dei quali l'impresa fa commercio o che richiede per trasporti funzionali all'impianto o agli impianti che costituiscono la sua attività economicamente prevalente, in conformità con l'art. 31 della legge 6 giugno 1974, n. 298. In tali casi nel provvedimento d'iscri-

zione o di variazione dell'iscrizione è riportata l'attività di commercio come comunicata al registro delle imprese o l'autorizzazione o l'iscrizione degli impianti;

- i **rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE)** di cui alla categoria 3-bis, a condizione che l'impresa svolga anche l'attività di distributore di apparecchiature elettriche ed elettroniche (AEE) o di installatore o di gestore di centro di assistenza tecnica di cui al DM 65/2010.

In base agli stessi criteri sono dettate le disposizioni riguardanti la categoria 4 (raccolta e trasporto dei rifiuti speciali non pericolosi).

In particolare, l'impresa autorizzata all'esercizio della professione di **autotrasportatore per conto di terzi** e munita di **veicoli uso terzi** che intende iscriversi nella **categoria 4** può, compatibilmente con la struttura tecnica e gli eventuali vincoli autorizzativi dei veicoli, essere iscritta per trasportare, oltre ai

Trovate la **prima parte** dell'articolo sul

TN Trasportonotizie n. 5/2015.

Ve lo siete persi?

Scaricatelo dall'archivio online di trasportonotizie.com

rifiuti speciali non pericolosi prodotti da terzi e ai rifiuti speciali non pericolosi di cui l'impresa risulta nuovo produttore, anche:

- i **rifiuti speciali di cui alla categoria 2-bis** dei quali l'impresa risulti essere **produttore iniziale**;
- i **RAEE di cui alla categoria 3-bis** alle condizioni e nei limiti previsti dal DM 65/2010.

Invece, l'**impresa munita di veicoli ad uso proprio** che intende iscriversi nella **categoria 4**, fermo restando il rispetto delle disposizioni di cui alla legge 6 giu-



gno 1974, n. 298, può essere iscritta per trasportare:

- i **rifiuti speciali non pericolosi prodotti da terzi** di cui l'impresa fa commercio o che richiede per trasporti funzionali all'impianto che costituisce la sua attività economicamente prevalente in conformità con l'art. 31 della legge 6 giugno 1974, n. 298. In questi casi è riportata nel provvedimento d'iscrizione o di variazione dell'iscrizione l'attività di commercio come comunicata al registro delle imprese o l'auto-

izzazione o l'iscrizione dell'impianto;

- i **rifiuti speciali non pericolosi** di cui l'impresa risulti essere **nuovo produttore**;
- i **rifiuti speciali di cui alla categoria 2-bis** dei quali l'impresa risulti essere **produttore iniziale**;
- i **RAEE di cui alla categoria 3-bis** alle condizioni e nei limiti previsti dal DM 65/2010, purché l'impresa svolga anche l'attività di distributore di AEE o installatore o gestore di centro di assistenza tecnica.

Con la delibera n. 2 del 16 settembre 2015, infine, è stata sostituita la parte relativa al trasporto dei rifiuti del modello di domanda d'iscrizione approvato con delibera n. 2 del 3 settembre 2014, per consentire l'applicazione delle disposizioni della delibera in commento. È stato altresì adottato il modello di domanda di variazione dell'iscrizione per le imprese iscritte nelle categorie 4 o che intendono richiedere l'adeguamento dell'iscrizione alle disposizioni contenute nella stessa delibera.

Distacco transnazionale abusivo nell'autotrasporto

On. Bordo: "Regole uniformi in Europa e sanzioni certe!"

Pubblichiamo di seguito il contributo trasmessoci dall'**On. Franco Bordo**, membro della IX Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati.

L'On. Bordo, del gruppo parlamentare Sinistra Italiana - Sinistra Ecologia Libertà, ci parla di un problema particolarmente sentito dai trasportatori italiani, il fenomeno del

distacco transnazionale abusivo da parte di molte aziende, mirato ad abbattere il costo del lavoro.

Il Deputato denuncia l'assenza di un efficace regime sanzionatorio e chiede maggiore chiarezza e uniformità di applicazione delle norme negli Stati membri dell'Unione europea.

Il mondo del trasporto merci su strada è radicalmente cambiato: oggi è un settore molto frammentato, che pur rappresentando ancora l'85% del settore trasporti, vive grandi difficoltà.

Con la crisi che perdura nel nostro Paese oramai da troppi anni, l'entrata in vigore del Regolamento europeo 1072/2009, che ha aperto al cabotaggio stradale, e della Direttiva 71/96 relativa al distacco dei lavoratori, la situazione si è ulterior-

mente complicata.

La crisi ha estremizzato la concorrenza, in un settore in cui la ricerca del risparmio sui costi ha visto l'incentivazione di aziende impegnate nello **spasmodico ribasso del costo del lavoro** con il risultato di **abusi nella somministrazione transnazionale rispetto al distacco**.

L'azienda, infatti, "affitta" il lavorato-

re in somministrazione da un'agenzia interinale non italiana. Molte volte è la stessa azienda di trasporti ad aprire l'agenzia interinale al fine di far transitare da questa gli autisti italiani che si ritrovano a lavorare per la medesima azienda, ma con contratto differente.

L'azienda risparmia intorno al 35-50% sul costo del lavoro con pesanti conseguenze sociali per l'autista, nell'assen-



za di contributi versati, ma anche per lo Stato, a seguito del mancato versamento degli oneri sociali o dell'assicurazione dei camion, spesso immatricolati all'estero.

Il nocciolo della questione risiede quindi, nell'**abuso dell'applicazione della Direttiva**. Si rammenta inoltre come nel mondo dei trasporti italiano, non esistano precedenti in termini di vertenze sul tema; in assenza dunque di casi di studio e giurisprudenza in materia, diventa ancor più fondamentale il recepimento della Direttiva 67/2014, la quale, nell'articolo 4, verte sulla definizione del vero concetto di "distacco" e sulla prevenzione dagli abusi e tentativi di raggirare delle norme di legge.

Allo scopo di attuare, applicare e far rispettare la Direttiva 71/96, **le autorità competenti devono valutare la liceità del distacco**, determinando:

- se un'impresa svolge effettivamente attività sostanziali nello Stato membro di stabilimento e, ove necessario, nello Stato membro ospitante, per arginare il fenomeno delle cosiddette società fittizie;
- il luogo in cui l'impresa ha la propria sede legale e amministrativa, si avvale di uffici, paga le tasse e i contri-

buti o è registrata presso le camere di commercio;

- il luogo in cui i lavoratori distaccati sono assunti.

Allo stesso modo vanno eseguite alcune valutazioni nei riguardi del lavoratore.

La principale lacuna dell'art. 4 della Direttiva 67/14 è, però, l'**assenza di un regime sanzionatorio nel caso di un distacco non genuino**.

Manca in particolare la chiara affermazione per la quale ne debba conseguire l'applicazione del principio della parità di trattamento tra lavoratore (falsamente) distaccato e lavoratore nazionale "comparabile". Il problema si pone in modo particolare nel mondo dei trasporti internazionali dove l'impossibilità di determinare il luogo di svolgimento abituale del lavoro può facilmente portare ad applicare la legge del luogo di provenienza del lavoratore.

Sono gli Stati membri a dover garantire ai lavoratori distaccati e somministrati nel proprio territorio, condizioni di lavoro parimenti adeguate rispetto a quelle dei lavoratori del Paese ospitante.

Oggi ritengo quindi una scelta sbagliata quella di lasciare che ogni singolo Stato membro venga messo in condizioni di

legiferare per sé, a scapito di **una regola chiara ed uniforme su tutto il territorio europeo** con un'interpretazione più ampia della Convenzione e del concetto di "criterio del Paese dove il lavoratore esegue abitualmente il suo lavoro", al fine di garantire una protezione maggiormente adeguata del lavoratore. Protezione fondamentale anche per quanto concerne il diritto alla sicurezza sociale: per le imprese impiantate negli Stati dove il costo del lavoro è più basso generando, in assenza di distacco genuino, un **dumping sociale**, che bisognerebbe in tutti i modi evitare.

Tra le associazioni italiane degli autotrasportatori, è Assotrasporti ad essersi distinta per le battaglie intraprese in tema di concorrenza estera sleale, delocalizzazione e dumping. Trovate maggiori informazioni su assotrasporti.eu

DGCConsulting 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

Transpotec e SaMoTer insieme nel 2017

Le due fiere si terranno a Verona in contemporanea

Fiera Milano e Veronafiere hanno raggiunto un accordo di collaborazione per lo svolgimento sinergico della prossima edizione delle manifestazioni Transpotec Logitec e SaMoTer.

Le due fiere si svolgeranno **in contemporanea a Verona dal 22 al 25 febbraio 2017**.

La biennale **Transpotec Logitec**, di proprietà di Fiera Milano, è la principale rassegna italiana dedicata ad autotrasporto e logistica.

La triennale **SaMoTer**, manifestazione storica di proprietà di Veronafiere, è il punto di riferimento per le macchine da costruzioni; dall'ultima edizione si svolge in concomitanza con **Asphaltica**, evento organizzato in collaborazione con Siteb (Associazione Italiana Bitume, Asfalto, Strade) e dedicato a macchine e tecnologie per pavimentazioni e infrastrutture stradali.

All'origine del nuovo accordo, la volontà di andare incontro alle esigenze dei costruttori, per i quali è fondamentale ottimizzare l'investimento in un momento estremamente complesso per la filiera delle costruzioni e dei trasporti.

Due tra i maggiori player fieristici nazionali mettono così a fattor comune le rispettive competenze in settori affini per offrire agli operatori una panoramica merceologica integrata e rispondere ancor meglio alle loro necessità.

Le due manifestazioni manterranno le rispettive identità e specificità merceologiche, ma condivideranno spazi espositivi e accessi, e coordineranno le



Transpotec Logitec

È la manifestazione biennale organizzata da Fiera Milano e dedicata a trasporti e logistica. Si svolge a Verona, città che per la posizione geografica e la forte vocazione industriale nell'ambito dei trasporti su gomma, della distribuzione e della componentistica, rappresenta un punto di riferimento per l'intero comparto.

Pensata per offrire risposte concrete a tutti gli operatori - autotrasportatori, responsabili della logistica, proprietari di flotte, corrieri e padroncini - la manifestazione propone un'offerta completa di mezzi, prodotti e servizi, ma anche numerosi momenti di aggiornamento e formazione.

L'ultima edizione, cui abbiamo partecipato anche noi di TN in una vasta area espositiva, si è svolta lo scorso aprile, con 260 aziende presenti e 24.107 visitatori registrati.

SaMoTer

È il Salone internazionale triennale delle macchine per il movimento terra, da cantiere e per l'edilizia. Si svolge dal 1964 a Verona ed è la principale manifestazione dedicata al settore delle macchine per costruzioni in Italia.

Si inserisce nel ciclo delle fiere europee patrocinate dal CECE, la Federazione europea che raggruppa le associazioni dei produttori di macchine per le costruzioni.

Nel 2017 SaMoTer giungerà alla sua 30esima edizione, con oltre cinquant'anni di storia al servizio del settore delle costruzioni. Sarà l'appuntamento più importante per il comparto a livello europeo.

iniziative di carattere promozionale e commerciale.

“Per competere adeguatamente con la concorrenza internazionale - commenta Corrado Peraboni, Amministratore dele-

gato di **Fiera Milano** - dobbiamo sviluppare in Italia manifestazioni importanti e attrattive nei settori in cui siamo leader. E se questa forza è indebolita dalla frammentazione della proposta fieristica, dobbiamo lavorare insieme, come in questo caso”.

“Con questo accordo - aggiunge Giovanni Mantovani, Direttore generale di **Veronafiere** - abbiamo dimostrato che sappiamo creare le condizioni affinché l'intera filiera delle costruzioni e dei trasporti, i cui prodotti fanno spesso capo alle medesime case madri, possano sfruttare al meglio le opportunità proprie di uno strumento fieristico efficace ed efficiente che, come in questo caso, può generare impatti virtuosi a reciproco vantaggio di tutti gli stakeholder coinvolti”.



Trasporto di alimenti deperibili

Piccola guida alla normativa ATP

a cura di Giuliano Latuga, Direttore responsabile IM - ISOMotori

L'ATP è la normativa che regola i **trasporti frigoriferi refrigerati a temperatura controllata di alimenti deperibili destinati all'alimentazione umana**.

ATP sta per "Accord Transport Perissable", abbreviazione di "Accordi sui trasporti internazionali delle derrate deteriorabili e dei mezzi speciali da utilizzare per questi trasporti".

La normativa ATP è il risultato di un accordo europeo sottoscritto nel 1970 da alcuni Stati, tra i quali l'Italia, che impone determinate regole nella costruzione degli allestimenti isotermici per i trasporti frigoriferi refrigerati destinati al trasporto di alimenti deperibili a temperatura controllata, e determinate prescrizioni per gli utilizzatori.

Ha assunto carattere legislativo nel 1977 e, dal settembre 1984, ne è stata assegnata la competenza al Ministero dei trasporti, il quale provvede alle verifiche tecniche di collaudo tramite gli Uffici provinciali della Motorizzazione; l'aspetto igienico sanitario rimane di esclusiva competenza del Ministero della sanità, tramite le ASL.

La norma ATP prescrive i **tipi di alimenti deperibili da trasportare in regime di temperatura controllata** e le **temperature alle quali devono essere effettuati i trasporti frigoriferi e refrigerati**; questi limiti sono in sintonia con quelli fissati dal Ministero della sanità (D.P.R. n° 327/1980 e D.M. 12 ottobre 1981).

SOSTANZE DEPERIBILI

Le sostanze deperibili destinate all'alimentazione umana, da trasportare in regime di temperatura controllata ATP, sono riportate nell'allegato I alla lettera prot. n. 0666/4203/14(0) del 18 settembre 1985 (Ministero dei trasporti, Direzione generale Motorizzazione, IV Direzione Centrale Div 42).

Eccole: latte alimentare; latte concentrato parzialmente disidratato; latte fermentato destinato alla stabilizzazione col calore; latte aromatizzato; latte pastorizzato; bevande a base di



FNA - Frigorifero normale classe A:

per trasporti di alimenti deperibili a cui necessita l'ausilio del frigo; il veicolo è omologato al trasporto di alimenti fino ad una temperatura di 0° C.

IR - Isotermico rinforzato: per trasporti di alimenti deperibili a cui non necessita l'ausilio del frigo; si può montare un frigo omologato anche in un secondo momento e a seconda della sua potenza, classificare il veicolo FRA - FRB - FRC.

FRA - Frigorifero rinforzato classe A: per trasporti di alimenti deperibili a cui necessita l'ausilio del frigo; il veicolo è omologato al trasporto di alimenti fino ad una temperatura di 0° C.

FRB - Frigorifero rinforzato classe B: per trasporti di alimenti deperibili a cui necessita l'ausilio del frigo; il veicolo è omologato al trasporto di alimenti fino ad una temperatura di -10° C.

FRC - Frigorifero rinforzato classe C: per trasporti di alimenti deperibili a cui necessita l'ausilio del frigo; il veicolo è omologato al trasporto di alimenti fino ad una temperatura di -20° C e oltre.

RRC - Refrigerato rinforzato classe C (piastre eutettiche): per trasporti di alimenti deperibili a cui necessita l'ausilio del frigo; il veicolo è omologato al trasporto di alimenti fino ad una temperatura di -20° C e oltre.

X: le sigle di identificazione ATP corri-

latte; creme di latte; sangue destinato alla produzione di proteine, plasmatiche; burro e anidro liquido (mezzo calorifero); carni fresche; carni congelate; prodotti ittici freschi; tutti gli alimenti congelati e surgelati (compresi gelati, succhi di frutta, uova sgusciate); frattaglie, pollame, selvaggina, molluschi eduli, lame branchi; formaggi freschi; ricotta.

CLASSIFICAZIONI DI TRASPORTO ATP

IN: con questa classe di omologazione per i furgoni isotermici coibentati, anche con l'ausilio di un frigo per quanto potente possa essere, il veicolo sarà omologato solo al trasporto per la classe A.

IR: con questa classe di omologazione per i furgoni isotermici coibentati, anche con l'ausilio di un frigo per quanto potente possa essere, il veicolo potrà essere omologato al trasporto per le classi A (fino a 0° C), B (fino a -10° C), C (oltre -20° C). Questa classe ai nove anni indistintamente subisce declassamento "IN" a 0° C.

IN - Isotermico normale: per trasporti di alimenti deperibili a cui non necessita l'ausilio del frigo; si può montare un frigo omologato anche in un secondo momento classificando il veicolo FNA.

spondenti avranno come finale questa lettera nel caso in cui un mezzo di trasporto isoteramico sia munito di gruppo frigorifero "non autonomo".

Non autonomo: quando il frigorifero è dotato di compressore azionato direttamente dal motore del veicolo, tramite un sistema di cinghie, si aziona solo con motore veicolo acceso; quando una parte del gruppo frigorifero è amovibile; quando le piastre eutettiche per essere raffreddate devono essere tolte dal veicolo.

Autonomo: quando il gruppo frigorifero è dotato di motore diesel indipendente dal motore del veicolo, in grado di azionare il proprio compressore in modo autonomo, il frigorifero si aziona anche con motore veicolo spento.

SANZIONI

- **Smarrimento o mancanza per altri motivi, dell'attestazione ATP del veicolo durante il transito.**

Sanzione amministrativa da 33,60 a 137,55 euro (art. 180, comma 7 del CdS). In più l'utente dovrà, nei termini stabiliti, presentarsi presso gli uffici competenti ed esibire l'originale ATP. Se inadempiente, scatterà un'ulteriore sanzione amministrativa da 343,35 a 1376,55 euro (art. 180, comma 8 del CdS).

- **Attestazione ATP scaduta o non valida.**

Sanzione amministrativa da 137,55 a 550,25 euro (art. 80, comma 14 del CdS). Da tale violazione discende la sanzione amministrativa accessoria (art. 216, comma 1) del ritiro della carta di circolazione vietando, di fatto, la

circolazione fino all'avvenuta revisione del collaudo di rinnovo ATP.

- **Circolazione abusiva, nel periodo in cui il documento è ritirato.**

Sanzione amministrativa da 1.624,45 a 6.506,85 euro (art. 216, comma 6 del CdS).

- **Sigle ATP mancanti o non conformi.**

Sanzione amministrativa da 71 a 286 euro (art. 72, comma 9 del CdS).

DURATA ATP

Dalla data del primo rilascio il certificato ATP ha una validità di **6 anni**.

Ai 6 anni, il **rinnovo** viene effettuato **tramite i centri collaudo per altri 3 anni**. Ai 9 anni il rinnovo viene effettuato tramite i centri collaudo **per altri 3 anni**.

Raggiunti i 12 anni di vita, **il rinnovo dell'attestato ATP non è più di competenza dei centri collaudi ma dei centri prova**; questo rinnovo ha una durata di **6 anni**.

Attenzione: tutti i veicoli con classificazione FRB - FRC- RRC (praticamente con classe di trasporto sotto 0° C) verranno, al secondo collaudo (quello dei 9 anni), obbligatoriamente declassati al trasporto di prodotti freschi fino a 0° C. Quindi l'utilizzatore che al nono anno volesse mantenere per il suo veicolo la classificazione FRB - FRC- RRC può rivolgersi per il collaudo ATP ai centri prova.

RINNOVO ATP

È possibile effettuare i rinnovi ATP fino a 6 mesi prima della scadenza senza perdere la validità. Per il rinnovo servono:

- l'originale del certificato ATP in scadenza e, se smarrito, la denuncia con un'eventuale copia dell'ATP;
- copia della carta di circolazione.

L'ATP è parte integrante della carta di circolazione e ne determina la scadenza. Con l'ATP scaduto sono previste la sanzione amministrativa (art. 80, comma 14 del CdS) e la sanzione accessoria del ritiro della carta di circolazione (art. 216, comma 1 del CdS).

Per effettuare il rinnovo dell'attestazione ATP bisogna in primo luogo che **il mezzo sia mantenuto in buono stato** come previsto al punto 7 dell'attestato ATP:

- la carrozzeria isotermica e, ove occorra, l'attrezzatura termica dev'essere mantenuta in buono stato;
- l'attrezzatura termica non deve subire alcuna modifica;
- in caso di sostituzione dell'attrezzatura termica con un'altra, quest'ultima deve avere potenza frigorifera uguale o superiore.

È norma essenziale, per il collaudo ATP, ripristinare il furgone isoteramico ove vi fossero delle rotture dovute all'uso, ed effettuare una revisione al gruppo frigorifero.

Per maggiori info Businesscar.it - Gli specialisti Automotive

Via E. Mattei 48/E, 40138 Bologna

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



Subblycar

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

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

Truck of the Year 2016

Il premio va al nuovo Eurocargo Iveco

“**International Truck of the Year**” è il premio assegnato all'autocarro che nell'ultimo anno si è distinto come migliore novità in commercio.

Un **riconoscimento internazionale** nato alla fine degli anni Settanta in Gran Bretagna e divenuto in breve **il più ambito del settore**, al punto che negli anni se ne sono affiancati altri due, “International Bus & Coach of the Year”, riservato al miglior autobus o pullman dell'anno, e “International Van of the Year”, consegnato al miglior veicolo commerciale leggero.

Ad aggiudicarsi l'ultima edizione del premio Truck of the Year è **il nuovo Eurocargo di Iveco**. Sul podio anche i marchi Renault Trucks (detentore del titolo 2015 con il Renault Trucks T) e Ford.

Truck of the Year 2016 è **il quarto trofeo vinto da Iveco negli ultimi 4 anni**, dopo “Coach of the Year 2016” andato al Magelys di Iveco Bus, “Van of the Year 2015” ottenuto dal Daily e “Truck of the Year 2013” vinto dallo Stralis.

Ad eleggere Eurocargo Iveco quale miglior autocarro dell'anno, una giuria composta da venticinque giornalisti in rappresentanza delle principali testate europee specializzate nel settore dei veicoli industriali.

La premiazione si è svolta al **Solutrans**, il Salone biennale dei professionisti del



trasporto stradale e urbano, svoltosi **dal 17 al 21 novembre a Lione, in Francia**.

Eurocargo Iveco è stato scelto dalla giuria per aver apportato “il più grande contributo all'efficienza del trasporto stradale secondo criteri quali l'innovazione tecnologica, il comfort, la sicurezza, la maneggevolezza, i ridotti consumi, l'impatto ambientale e il costo totale di gestione”.

Il nuovo Eurocargo è l'unico veicolo della sua categoria a soddisfare gli standard di emissioni previsti dalla normativa Euro 6 adottando un solo dispositivo di post-trattamento dei gas di scarico: il **sistema HI-SCR con filtro antiparticolato passivo (DPF)**. Si tratta dell'unico sistema di abbattimento delle emissioni che non altera il processo di combustio-

ne poiché immette nel motore solo aria non miscelata con gas di scarico.

I **motori Iveco Tector 5 e Tector 7** sono ottimizzati per operare nelle condizioni tipiche delle missioni urbane, mentre il **nuovo turbocompressore** permette al veicolo di rispondere prontamente all'accelerazione e alla ripresa, garantendo un **risparmio di carburante fino all'8%**.

Eurocargo è disponibile **anche in versione “super ecologica”, alimentata a gas naturale compresso (CNG)**, che garantisce una maggiore sostenibilità ambientale ed economica.

Il motore Iveco Tector da 210 cv e 6 litri offre notevoli vantaggi in termini di efficienza ed emissioni.

Il veicolo, già oggi conforme ai requisiti stabiliti dalla norma sulle emissioni Euro 6 step C (obbligatorio dal 31 dicembre 2016), **può entrare nelle aree a traffico limitato dei centri cittadini**, risultando particolarmente idoneo per le missioni che implicano numerose fermate.

I veicoli Eurocargo alimentati a gas naturale sono inoltre estremamente silenziosi e quindi ideali per missioni notturne in aree urbane.

Il Presidente della giuria “International Truck of the Year” ha così commentato la vittoria del nuovo Eurocargo: “Iveco ha presentato un nuovo camion del segmento dei medi che innalza ulteriormente gli standard in un settore estremamente competitivo, nel quale Eurocargo costituisce il principale punto di riferimento da 25 anni”.



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 AD ALESSANDRO RONDANA, AUTOTRASPORTATORE VERCELLESE: "SERVONO CONTROLLI PIÙ MIRATI, RIVOLTI ANCHE AGLI STRANIERI!"

Sono Alessandro Rondana, titolare di un'azienda nata nel 1988, specializzata in consegne al dettaglio. Trasportiamo diversi tipi di merci: principalmente riso per i supermercati, ma anche manufatti di vario genere.

Con i nostri mezzi, dotati di sponde idrauliche, operiamo sia in territorio nazionale sia all'estero, soprattutto in Francia, Germania, Belgio, Olanda, Austria e Svizzera.

All'estero, uno dei principali problemi che riscontro è la **difficoltà a trovare commissioni**, dal momento che molti vettori, in particolare quelli provenienti dall'Est dell'Europa, offrono il servizio a prezzi notevolmente più bassi rispetto ai nostri.

Molte volte, poi, i trasporti non sono in regola, determinando un ulteriore ribasso del costo di esercizio. A queste condizioni è veramente difficile competere con loro.

Ma la medesima situazione di concorrenza sleale si presenta anche **in Italia**.

La tabella dei costi minimi indicativi

pubblicata mensilmente dal Ministero, infatti, **non viene rispettata**.

Al committente interessa ridurre il più possibile le spese per il trasporto. Questo fino a quando la merce giunge a destinazione integra e in orario.

Se poi aggiungiamo che i **fondi pubblici assegnati dallo Stato arrivano col contagocce e a distanza di molto tempo** dal momento della richiesta, diventa molto difficile sostenere tutti i costi. In generale, uno dei problemi più urgenti da risolvere in Italia è la **mancanza di controlli mirati**.

Molto spesso ci si sofferma solamente sulla verifica delle ore di pausa ed è sufficiente sfiorare di pochi minuti per ricevere un verbale.

All'estero, soprattutto in Paesi come Francia, Germania e Svizzera, vengono fatti controlli molto più approfonditi, che comprendono l'analisi di tutta la documentazione e la verifica delle condizioni del mezzo.

Se viene riscontrato qualcosa di irregolare, bisogna procedere immedia-

tamente ad apportare le opportune modifiche, altrimenti il camion resta in stato di fermo.

In Italia, invece, molte volte si sorvola su queste situazioni, ammonendo semplicemente il trasportatore affinché provveda il prima possibile a risolvere le condizioni non a norma. Questo è **molto grave in termini di sicurezza** e talvolta è causa di gravi incidenti autostradali.

La situazione è poi aggravata dall'**enorme disparità di trattamento nei controlli tra i trasportatori italiani e quelli stranieri**. Questi ultimi non vengono quasi mai fermati dalle forze dell'ordine per la difficoltà di comprendere la loro lingua e l'insufficiente preparazione nell'effettuare controlli a mezzi esteri.

Noi autotrasportatori italiani dobbiamo subire i (giusti) controlli sia all'estero sia in Italia, allungando i tempi di consegna, mentre assistiamo all'estrema tolleranza nei confronti dei nostri colleghi stranieri.

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



Divieti di circolazione 2016

Assotrasporti rilancia la deroga per il rientro in sede

In previsione dell'emanazione ministeriale del nuovo calendario dei divieti per i veicoli pesanti, Assotrasporti ribadisce la propria proposta, con l'intento di bilanciare i livelli di sicurezza della circolazione stradale con la competitività dei trasportatori.

Qual è la proposta? Consentire agli autisti, pur in presenza di divieto, il **rientro in sede o alla propria residenza all'interno di una "fascia di tolleranza" di 100 Km.**

Già nel febbraio 2014 Assotrasporti discusse la fattibilità della proposta con l'allora Sottosegretario ai trasporti Rocco Girlanda, dando avvio ad una serie di tavoli bilaterali con il Governo.

L'associazione ripresentò la richiesta nel marzo successivo, partecipando alla riunione ministeriale per le modifiche al calendario 2014 dei divieti, e la ribadì a giugno 2015, incontrandosi con il Sottosegretario De Caro.

Ad oggi, la deroga al divieto di circolare prevista per il rientro in sede riguarda i veicoli che si trovino ad una distanza inferiore a 50 km dalla sede a decorrere dall'orario di inizio del divieto e che non percorrano tratti autostradali.



Assotrasporti chiede di **estendere tale deroga:**

- per il rientro dei veicoli anche alla residenza del conducente;
- per una distanza di almeno 100 km dalla sede dell'impresa o dalla residenza del conducente, a decorrere dall'orario di inizio del divieto;
- alla percorrenza anche di tratti autostradali;
- limitatamente alle sopra descritte ipotesi, anche al termine del periodo di riposo giornaliero.

In questo caso **i conducenti sarebbe-**

ro facilitati nel raggiungere la propria sede di lavoro o la propria abitazione, con il vantaggio di riposare meglio e un conseguente aumento della sicurezza stradale.

Inoltre verrebbe rispettato il regolamento CE n. 561/2006, che detta disposizioni sui tempi di guida e riposo e la normativa interna, stabilita dal Codice della Strada, agli articoli 174 e 179.

Assotrasporti chiede poi di ridurre le ore del divieto, che implicano costi onerosi per le aziende di autotrasporto, su cui già gravano ben noti costi fissi.

Rischio terrorismo, più controlli sui vettori stranieri!

Assotrasporti si appella al Governo

Mai come in questi mesi, per ragioni di pubblica sicurezza, si rendono urgenti maggiori controlli stradali sugli autotrasportatori stranieri.

Per questo Assotrasporti ha scritto **una lettera al Governo**, precisamente al Presidente del Consiglio dei Ministri Matteo Renzi, al Ministro dell'interno Angelino Alfano, al Ministro dei trasporti Graziano Delrio e ai rispettivi Viceministri e Sottosegretari.

Alla luce della **strage di Parigi** e sull'onda dei recenti fatti di cronaca nera con protagonisti **profughi a bordo di vei-**

coli pesanti circolanti in Europa, Assotrasporti ha chiesto l'intervento del Governo affinché siano incrementati i controlli stradali sugli stranieri.

Da anni l'associazione reclama a gran voce che la Polizia stradale e le altre Forze dell'Ordine indirizzino i controlli prevalentemente sui vettori con targa straniera in viaggio sulle nostre strade e autostrade.

Gli eventi gravissimi delle ultime settimane mostrano che è giunto il momento di dire finalmente "sì" a maggiori verifiche. Si a più accertamenti sui mezzi con targhe straniere e/o autisti di altra

nazionalità comunitaria o extracomunitaria, liberi di circolare in modo spesso irregolare (in regime di cabotaggio abusivo, in violazione dei tempi di guida, con coperture assicurative insufficienti, ecc.), ma anche di trasportare indisturbati persone e armamenti.

Controlli più diffusi ed efficaci contribuiranno ad aumentare la sicurezza del nostro Paese, in un contesto globale di grande incertezza e minaccia, **ostacolando trasferimenti illegali di individui ed armi** da uno Stato all'altro in territorio europeo.

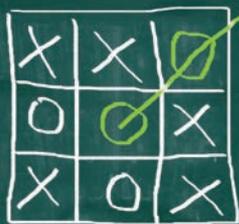
Le statistiche ufficiali, diversamente

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



CORSI DI FORMAZIONE

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

dai numeri dei controlli dichiarati, confermano ciò che si palesa ogni giorno sulle nostre strade: solo i veicoli con targa italiana vengono fermati, generando un'inaccettabile azione discriminatoria, a vantaggio dei trasportatori stranieri.

La sola giustificazione delle difficoltà di dialogo con gli stranieri non giustifica questa situazione.

Le Forze dell'Ordine hanno, innanzitutto, il dovere di preoccuparsi della sicurezza dei cittadini e non solo di rimpinguare le casse pubbliche con i soldi degli autotrasportatori italiani.

Devono, dunque, garantire **controlli indiscriminati, ripartendo equamente il numero delle verifiche sugli autotrasportatori italiani e su quelli di altre nazionalità.**

È illegittimo che i soli ad essere soggetti a controllo siano i nostri cittadini. Se gli agenti non sono nelle condizioni di controllare anche gli stranieri, allora non fermino neppure gli italiani e si limitino



ad intervenire in caso di incidenti o per dirigere il traffico.

Per effettuare adeguate verifiche sui vettori esteri è indispensabile che gli addetti ai controlli stradali acquisiscano una corretta formazione e idonee procedure.

Allo scopo, Assotrasporti sollecita ancora una volta il Governo a dar seguito alla sua proposta di costituire **un tavolo di lavoro comune tra associazioni e Forze dell'Ordine**, con l'obiettivo di rivedere le strategie sui controlli e formulare apposite istruzioni per gli agenti.

Assotrasporti in audizione al Senato Con Valore Impresa, in difesa delle piccole imprese

C'era anche Assotrasporti in Senato il 2 dicembre scorso, all'audizione di Valore Impresa.

Un'audizione ottenuta dal network Valore Impresa e dalle associazioni aderenti, in rappresentanza delle piccole e medie imprese italiane, per discutere con i Senatori degli effetti della **Legge di Stabilità 2016**.

Assotrasporti è l'unica associazione di rappresentanza delle imprese di autotrasporto ad aver preso parte al tavolo di confronto.

L'audizione si è rivelata un'utilissima occasione per l'associazione per presentare ai Senatori la propria **piattaforma programmatica di riforme per il rilancio del settore**, già illustrata al Ministe-

ro dei trasporti ed alle varie istituzioni nazionali oltre che alla Commissione europea.

Obiettivo? Porre all'attenzione dei parlamentari i punti centrali del piano Assotrasporti di rinnovo dell'autotrasporto e **trasferire in proposte di legge le istanze provenienti direttamente dalla categoria.**

Prosegue, così, il dialogo Assotrasporti con le Istituzioni su di un **tavolo alternativo a quello in essere tra Governo e "grandi" associazioni di categoria**, accreditate al Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, ma troppo "impegnate" - secondo i vertici Assotrasporti - per poter tutelare gli interessi e risolvere i problemi quotidiani delle piccole imprese di autotrasporto.

Un percorso, quello intrapreso da Assotrasporti, che consente all'associazione e ai piccoli trasportatori che rappresenta di **evitare inutili lungaggini**, dialogando in modo diretto con i principali attori del mondo politico e istituzionale.



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.

LEGGE DI STABILITÀ 2016, I NUOVI "SUPER AMMORTAMENTI" DEI VEICOLI

Nella Legge di Stabilità 2016, che al momento di scrivere non è ancora definitivamente approvata, è stato inserito un intervento che mira a **incentivare l'utilizzo di autovetture nell'attività d'impresa e professione**.

Qualora il provvedimento venga approvato definitivamente e la misura trovi effettivo inserimento, **per le autovetture a deducibilità limitata acquistate nel periodo 15 ottobre 2015 - 31 dicembre 2016** si potrà usufruire di una **percentuale di deducibilità maggiore** rispetto a quella attualmente prevista. A tale vantaggio, si aggiunge l'ulteriore

misura agevolativa del **"super ammortamento"**.

Le misure agevolative si applicano per le autovetture acquistate da imprese e professionisti.

Il super ammortamento è stato introdotto per favorire gli investimenti in beni strumentali ed in particolare l'acquisto di autovetture.

In sostanza, la previsione normativa concede la possibilità a imprese e professionisti che acquistano beni strumentali tra il 15 ottobre 2015 e il 31 dicembre 2016 di **maggiorare le ordinarie quote di ammortamento di un importo pari al 40%**.

Analizziamo i requisiti previsti per poter usufruire delle agevolazioni.

La norma richiede la sussistenza di due tipi di requisiti: uno di tipo oggettivo e l'altro di tipo soggettivo.

Da un punto di vista oggettivo, è previsto che il super ammortamento si applichi a tutti i beni strumentali. Restano esclusi i fabbricati e le costruzioni, i beni con coefficiente di ammortamento inferiore al 6,5% e taluni beni espressamente individuati dalla norma.

Il beneficio si applicherà ai fini delle imposte sui redditi. L'agevolazione, benché ancora non definitivamente approvata, è già operativa perché riguarda gli acquisti effettuati a decorrere dal 15 ottobre 2015. Naturalmente, nel caso essa non dovesse trovare inserimento, gli acquisti effettuati non potranno usufruire dell'agevolazione.

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

UN LIBRO MATRICOLA DEDICATO, A CONDIZIONI DI SICURO INTERESSE

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



Consorzio IDP

Tra i beni per i quali si potrà usufruire del super ammortamento rientrano le auto, compresi gli acquisti di autovetture a deducibilità ridotta (articolo 164 del TUIR), fermo restando il limite massimo di deduzione pari 18.076 euro.

L'art. 164 del TUIR prevede che "le spese e gli altri componenti negativi relativi ai mezzi di trasporto a motore indicati nel presente articolo, utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni, ai fini della determinazione dei relativi redditi sono deducibili solo se rientranti in una delle fattispecie previste nelle successive lettere a), b):

a) per l'intero ammontare relativamente:

1. agli aeromobili da turismo, alle navi e imbarcazioni da diporto, alle autovetture ed autocaravan, di cui alle lettere a) e m) del comma 1 dell'art. 54 del Decreto legislativo 285/1992, ai ciclomotori e motocicli destinati ad essere utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa;

2. ai veicoli adibiti ad uso pubblico; b) nella misura del 20% relativamente alle autovetture e autocaravan, di cui alle citate lettere dell'art. 54 del citato Decreto legislativo 285/1992, ai ciclomotori e motocicli il cui utilizzo è diverso da quello indicato alla lettera a), numero 1. Tale percentuale è elevata all'80% per i veicoli utilizzati dai soggetti esercenti attività di agenzia o di rappresentanza di commercio".

Si prevedono i seguenti incrementi dei limiti di deducibilità:

- per le auto in benefit a dipendenti si passerebbe dall'attuale percentuale di deducibilità del 70% al **98%**;
- per le autovetture ad uso promiscuo non assegnate si passerebbe dall'attuale percentuale di deducibilità del 20% al **28%**;
- per gli agenti la percentuale di deducibilità viene innalzata al **100%** (dall'80%).

Ad esempio, un'autovettura di costo pari a 25.000 euro assegnata in uso promiscuo a un dipendente, con quo-

ta annua (coefficiente 25%) di 6.250 euro (deducibile al 70%) comporterà un maxi-ammortamento di 2.500 euro, che potrà essere dedotto per 1.750 euro (70%).

Il bene, per usufruire dell'agevolazione, deve essere **nuovo o mai usato e strumentale all'impresa o professionista**.

Non è applicabile ai beni merce.

Nel caso di alienazione del bene prima del termine dell'ammortamento si produce l'annullamento del beneficio.

In pratica, l'acquisto di autovetture nel periodo 15 ottobre 2015 - 31 dicembre 2016 consentirebbe di calcolare una maggiore percentuale di deducibilità (98%, 28%, 100%) sul 140% del costo effettivo.

Il costo effettivo massimo, pur maggiorato del 40%, non dovrebbe eccedere il limite massimo di deduzione pari a 18.076 euro che prendiamo a base di calcolo per l'ammortamento. Definito l'ammortamento per ciascun periodo d'imposta, questo potrà essere detto per il 28%.

Il super ammortamento, che durerebbe solo per il 2016, potrebbe dare la possibilità alle aziende e ai professionisti che investono in beni strumentali di **ammortizzare questi beni al 140% invece del 100%**.

Dal punto di vista soggettivo, ad oggi la situazione non è chiara. Per conoscere i requisiti necessari per procedere alla richiesta del super ammortamento, occorre attendere l'emanazione del Decreto Legge che ne definisca le condizioni per accedere all'agevolazione fiscale, i soggetti beneficiari, il periodo e la durata dello sgravio fiscale e infine le coperture.



SCOTTO
TENDE & TELONI



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

Da tenere in considerazione è, tuttavia, l'inizio dell'utilizzo del bene.

Esso deve coincidere con l'inizio del periodo di ammortamento, che deve coincidere, a sua volta, con il periodo di eser-

cizio. Per chiarire, se un'impresa oggi acquista un bene che inizia ad utilizzare dal 1° gennaio 2016, l'inizio dell'ammortamento sarà dal 2016 e quindi inizieranno i benefici fiscali solo dal 2017.

Per i professionisti, in quanto lavoratori autonomi, tale regola non vale perché il momento iniziale di perfezionamento del periodo di utilizzo coincide con la data di acquisto del bene.



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.

DILAZIONE DEI RUOLI: NOVITÀ DEL D.LGS. 159/2015

La dilazione dei ruoli è un **istituto "premierale"** che permette, in presenza di determinati presupposti, la **ripartizione in rate delle somme richieste in pagamento**.

La dilazione è disciplinata dall'art. 19 del DPR 602/73. Può essere concessa senza limiti di importo e senza garanzie; è necessario, per gli importi superiori a 50.000 euro, che il contribuente si trovi in una situazione di comprovata difficoltà. Decade per il mancato versamento di cinque rate anche non consecutive. **La disciplina** del citato articolo 19 **è stata modificata**, sotto vari aspetti, dal D.Lgs. 24 settembre 2015 n. 159. Le principali modifiche sono riassunte di seguito.

La decadenza dalla dilazione si verifica a seguito del mancato pagamento di cinque rate anche non consecutive, e non più otto. La presentazione della domanda inibisce l'avvio di nuove azioni esecutive, nonché il fermo delle auto e l'ipoteca.

Viene poi riconosciuta, dal punto di vista legislativo, la prassi di Equitalia, consistente nell'ammettere i debitori alla dilazione senza richiedere **alcun documento probativo dello stato di difficoltà finanziaria se gli importi non superano i 50.000 euro**. Inoltre il debitore può accedere alla dilazione anche dopo essere decaduto, previo pagamento delle rate insolute.

Un'altra importante modifica apportata all'art. 19 dal D.Lgs. 159/2015 stabilisce che, per i debiti di importo sino a 50.000 euro, la dilazione viene concessa su **semplice domanda da parte del debitore, senza che si renda necessario**

dimostrare lo stato di temporanea difficoltà finanziaria.

L'importo è da calcolarsi sommando gli importi residui iscritti a ruolo, al netto di eventuali sgravi o pagamenti parziali e senza vagliare interessi di mora, aggi, spese esecutive e diritti di notifica.

Il **numero massimo di rate concedibili** è di **72**.

La rateazione delle somme iscritte a ruolo necessita quindi della **presentazione di un'istanza**.

La suddetta domanda, in carta semplice e quindi senza l'applicazione dell'imposta di bollo può essere presentata mediante consegna allo sportello, servizio postale oppure trasmessa per via telematica direttamente dal sito Internet di Equitalia. Essa deve contenere il domicilio eletto per il procedimento di dilazione e copia di un documento di riconoscimento.

L'istanza non deve essere corredata da alcuna garanzia, può essere presentata anche se è già stata avviata una procedura esecutiva e comporta l'applicazione degli interessi di dilazione ai sensi

dell'art. 21 del DPR 602/73.

I modelli sono scaricabili dal sito Internet di Equitalia o reperibili direttamente presso i relativi uffici. La domanda può essere presentata **dal giorno in cui il contribuente ha ricevuto la cartella di pagamento**.

Preme sottolineare che, se la prima rata del piano di dilazione viene pagata oltre i sessanta giorni dalla notifica della cartella, oltre alle somme iscritte a ruolo il debitore dovrà corrispondere anche gli aggi di riscossione nell'intera misura dell'8% delle somme iscritte a ruolo e gli interessi di mora, calcolati sempre sulle somme iscritte a ruolo esclusi le sanzioni e gli interessi, i quali retroagiscono alla data di notifica della cartella di pagamento. È quindi opportuno che la domanda sia presentata prima possibile.

Il D.Lgs. 159/2015, che ha sostituito il comma 1-quater dell'art. 19 del DPR 602/73, ha inciso in modo particolare sugli effetti della presentazione della domanda di dilazione.

Nel momento in cui il debitore presenta l'istanza quindi l'ipoteca esattoriale e il fermo dei beni mobili registrati possono essere adottati solo in caso di mancato



accoglimento della domanda o di decadenza dalla dilazione, ma rimangono validi quelli disposti in un momento antecedente.

Sulla base delle indicazioni contenute nel modello di cartella di pagamento, **è il pagamento della prima rata, e non la presentazione della domanda, a far ritenere**, sotto questo peculiare aspetto, **adempiente il debitore**, cosa che

osta alla debenza degli interessi di mora e degli aggi di riscossione nella misura piena.

Riteniamo utile sottolineare che il fermo dei beni mobili registrati (ad esempio le autovetture) trova disciplina nell'art. 86 del DPR 602/73, e non presuppone alcun limite di valore del credito da riscuotere. Ove il veicolo sia strumentale all'esercizio dell'impresa o della professione, il

debitore può farlo presente successivamente alla comunicazione preventiva di fermo, onde evitarne, almeno in via potenziale, l'adozione.

Infine ricordiamo che il debitore che ha ottenuto la rateazione può chiedere il documento unico di regolarità contributiva (DURC), come specificato nel comunicato stampa Equitalia dell'8 maggio 2013.



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.

LA TARATURA DELL'AUTOVELOX

In merito alla taratura di tutti i **sistemi, elettronici o meccanici, di rilevamento delle infrazioni del Codice della Strada**, vi è una consolidata giurisprudenza la quale prevede l'obbligatorietà della taratura (fra le altre, Giudice di Pace di Lecce, sent. 1220 del 2005; Tribunale di Lodi, sent. 363 del 2000; Giudice di Pace di Rovigo, sent. 642 del 2004).

In particolare, il Tribunale di Lodi, pronunciando la sentenza n. 363 del 2000, ha evidenziato che:

- uno strumento di misura, per essere attendibile, deve essere tarato con riferimento a campioni nazionali, inizialmente e periodicamente;
- nessuna tolleranza forfettaria, pari al 5% stabilito dalla legge, può sostituire la taratura, essendo quest'ultima l'unica operazione in grado di rivelare e correggere eventuali errori sistematici e di confermare la conformità dello strumento alle caratteristiche metrologiche richieste;
- nessun autosistema di autocontrollo è idoneo a sostituire la taratura rispetto a campioni nazionali;
- in tema di determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità, non possono essere considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature esclusivamente omologate, bensì è necessario che tali risultanze siano riferibili a strumenti la cui funzionalità ed affidabilità siano previamente e periodicamente

certificate e documentate dagli enti preposti a tali controlli al fine di eliminare qualsiasi dubbio sulla certezza ed attendibilità della misurazione.

Poiché le apparecchiature in questione sono idonee a determinare gravi sanzioni amministrative pecuniarie e di sottrazione di punti dalla patente di guida, **detti strumenti** sono compresi nell'ambito della cosiddetta "metrologia legale" e, pertanto, **devono essere periodicamente tarati**.

Negli altri Paesi dell'Unione europea gli autovelox o photored sono regolarmente tarati presso gli Istituti Metrologici Nazionali o Centri di Taratura accreditati.

Ciò premesso, la Legge 273/1991 recante Istituzione del Sistema Nazionale di Taratura, ha introdotto nel nostro Paese una disciplina specifica al fine di **assicurare attendibilità e certezza alla taratura degli strumenti elettronici**.

Presso i cosiddetti Istituti Metrologici Nazionali, recentemente accorpatisi in un unico ente, denominato Istituto Nazionale per la Ricerca Metrologica (**INRIM**), si elaborano le grandezze di riferimento su cui, successivamente, i **Centri SIT** (Servizio di Taratura in Italia) effettueranno la taratura degli strumenti con emissione dei relativi Certificati di Taratura (Certificati SIT).

Questo è l'iter mediante il quale ottenere la cosiddetta "riferibilità" e l'attendibilità degli strumenti sottoposti a verifica, prevista nelle norme UNI 30012 e UNI 10012,

direttamente applicabili in Italia.

In molti Paesi europei e non (quali Francia, Inghilterra, Germania) gli autovelox vengono regolarmente tarati presso gli Istituti Metrologici Nazionali o Centri di Taratura accreditati equivalenti ai nostri Centri SIT e riconosciuti in ambito europeo da accordi multilaterali di cui anche l'Italia è firmataria. Peraltro nel nostro Paese, ad oggi, **non ci sono Centri SIT accreditati per la taratura degli autovelox o photored**.

Ne consegue che nessuno di detti strumenti è conforme a quanto richiesto da norme e leggi vigenti, atteso che le richiamate verifiche dovrebbero essere riportate anche sul verbale di contestazione così come quelle di perfetta funzionalità dell'apparecchio.

In base, poi, alla previsione dell'art. 345 del D.P.R. 495/1992, recante Regolamento di esecuzione e di attuazione al nuovo Codice della strada, da un lato "le apparecchiature destinate a controllare l'osservanza dei limiti di velocità devono essere costruite in modo da raggiungere detto scopo fissando la velocità del veicolo in un dato momento in modo chiaro ed accertabile, tutelando la riservatezza dell'utente" e, dall'altro, tali "singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici".

È previsto, inoltre, un **margine di tolleranza**, qualunque sia l'apparecchiatura utilizzata, nella misura del 5%, con un minimo di **5 km/h da sottrarsi al valore rilevato**.

La Corte Costituzionale ha provveduto a dirimere recentemente un contrasto giu-

risprudenziale avente ad oggetto le verifiche periodiche di funzionalità e taratura delle apparecchiature adibite all'accertamento della violazione dei limiti di velocità imposti dal Codice della Strada (Corte Cost., sent. 24 giugno 2015, n. 113).

La Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 45, comma 6, del Codice della Strada "nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate per l'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura".

La Corte Costituzionale ha altresì chiarito che "l'assenza di verifiche periodiche di funzionamento e di taratura è suscettibile di pregiudicare l'affidabilità metrologica a prescindere dalle modalità di impiego delle apparecchiature destinate a rilevare la velocità. Non risolutivo appare quanto previsto dalla Direttiva del Ministero dell'interno 14 agosto 2009, laddove si afferma che la rilevazione della cattiva funzionalità sarebbe garantita dalle apparecchiature 'dotate di un sistema di autodiagnosi dei guasti che avvisano l'operatore del loro cattivo funzionamento'".

Pertanto i Giudici di Pace hanno di recente dimostrato di attenersi alla richiamata pronuncia della Corte Costituzionale in quanto "deve essere accolta l'opposizione a sanzione amministrativa per l'infrazione al Codice della Strada consistente nell'eccesso di velocità rilevata dall'apparecchio elettronico laddove la Corte costituzionale con la sentenza 113/15 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 45 comma 6 C.d.S. così come interpretato dalla giurisprudenza di legittimità, laddove non prevede i controlli periodici per gli apparecchi elettronici che rilevano il superamento dei limiti di velocità sulle strade e nella specie l'ente impositore non ha dato prova di aver richiesto la taratura dell'apparecchio che in base ai documenti agli atti non risulta essere stato revisionato presso il sistema nazionale di taratura" (Giudice di Pace di Vasto, sent. 31 agosto 2015, n. 369).

Si chiude così una vicenda che, su impulso dei ricorsi degli automobilisti, aveva trovato sporadiche aperture nella giurisprudenza di merito, ma nessuna in Cassazione.

Peraltro a sollevare la questione è stata proprio un'ordinanza dei giudici di legittimità. Gli stessi, in una serie di pronunce dal 2008 al 2014, avevano, tra l'altro,



stabilito che "non si ravvisano ragioni per ritenere che la mancata previsione di controlli periodici della funzionalità delle apparecchiature (Autovelox) comporti vizi di legittimità costituzionale".

Nel 2007 la questione era già stata affrontata dalla Consulta che però solo con la recente ed emblematica sentenza n. 113 del 2015, si è pronunciata nel senso che correttamente il giudice *a quo* in presenza di un "diritto vivente" generalizzato ma "non condiviso" ha optato per la facoltà di proporre questione di costituzionalità.

Secondo la Consulta, infatti, l'interpretazione fornita dalla Suprema Corte collide con il "principio di razionalità". Da un lato, "appare evidente che qualsiasi strumento di misura, specie se elettronico, è soggetto a variazioni delle sue caratteristiche e quindi a variazioni dei valori misurati dovute ad invecchiamento delle proprie componenti e ad eventi quali urti, vibrazioni, shock meccanici e termici, variazioni della tensione di alimentazione". Dall'altro, proprio la natura "probatoria" dell'utilizzo dell'autovelox deporrebbe per l'obbligo di verifiche periodiche.

Il bilanciamento delle diverse esigenze (sicurezza stradale e situazioni soggettive dei sottoposti alle verifiche) che costituisce il presupposto dell'art.142 Codice della Strada, il quale prevede che le risultanze dell'autovelox sono considerate fonti di prova, infatti, "trasmoda nella irragionevolezza, nel momento in cui il diritto consente alle amministrazioni di evitare ogni successiva taratura e verifica".

Ne consegue "una sorta di **presunzione, fondata sull'affidabilità dell'omologazione e della taratura dell'autovelox**".

È evidente che "proprio la custodia e la conservazione di tale affidabilità costituisce il punto di estrema tensione entro il quale la certezza dei rapporti giuridici e il diritto di difesa del sanzionato non perdono la loro ineliminabile ragion d'essere".

Infatti, "**il ragionevole affidamento** che deriva dalla custodia e dalla permanenza della funzionalità delle apparecchiature, garantita quest'ultima da verifiche periodiche conformi alle relative specifiche tecniche, **degrada in assoluta incertezza** quando queste ultime non vengono effettuate".

Pertanto, conclude la Corte Costituzionale, la costante interpretazione dell'articolo 45 da parte della Corte di Cassazione, "si colloca al di fuori del perimetro della ragionevolezza, finendo per comprimere in modo assolutamente ingiustificato la tutela dei soggetti sottoposti ad accertamento".

La sentenza della Corte Costituzionale n. 113 del 2015 rappresenta, pertanto, un punto di arrivo fondamentale nella giurisprudenza concernente la legittimità, o meno, dei controlli elettronici della velocità mediante autovelox.

Dalla pronuncia analizzata consegue, infatti, la **nullità dei verbali elevati a seguito della rilevazione di velocità tramite apparecchiature non adeguatamente tarate**.

Di tale avviso è CODACONS, il cui Presidente ha affermato l'**onere per i Comuni di allegare ai verbali** di contestazione di violazioni del Codice della Strada per eccesso di velocità l'attestazione riportante **la data dell'ultima taratura degli apparecchi, pena l'impugnazione delle sanzioni da parte dei conducenti**.



Avv. GIORGIO PASETTI

L'OPINIONE

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

TRASPORTO MERCI, TRASPORTO NOTIZIE

Nessuna civiltà nel corso dei secoli ha potuto sorgere, stabilizzarsi ed espandersi nei territori limitrofi, fino ai più lontani, senza un efficiente sistema di trasporto per terra, nei mari e poi nel cielo.

La movimentazione delle persone e delle merci si è nel tempo progressivamente sviluppata per trasferire sempre in maggior numero le prime ed in maggior quantità le seconde, alla maggiore velocità ed alle più lontane distanze.

Non vi è alternativa: **la diminuzione dei trasporti costituisce un evidente indice di crisi dell'economia**, conseguente al verificarsi di una spirale di depressione dei mercati nazionali ed internazionali.

Il fatto che oggi il mondo giri attorno al trasporto è notorio a tutti, anche se **solo pochi si rendono pienamente conto dell'assoluto rilievo che tale attività riveste per la nostra vita quotidiana**.

Ma nel contempo oggi **anche gli autotrasportatori**, che ne sono i principali artefici, **devono rendersi conto** - anzi essere pienamente consapevoli - **dei continui mutamenti delle norme legislative** che li coinvolgono maggiorandone le responsabilità, e comportanti, se ignorate, pesanti sanzioni.

Ma a differenza di quanto usualmente accade per coloro che sono impegnati all'interno di complessi aziendali con pluralità di dipendenti, i conducenti trascorrono da soli, nell'isolamento della cabina di guida, le loro giornate lavorative, senza nemmeno poter comunicare con la pluralità di clienti che frequentano i locali dei commercianti, degli artigiani e gli studi dei professionisti.

L'autotrasporto non è un aspetto collaterale dell'economia e della politica legislativa degli Stati, ma costituisce la condizione che consente, senza alternative possibili, che la vita ed il lavoro di ogni individuo possa realizzarsi, nelle sue molteplici espressioni, anche in questi tempi sempre più travagliati.



Tempi nei quali, con mezzi inidonei, milioni di persone vengono traslati in territori a loro estranei, per modalità operative e culturale, senza poter trasportare con sé nemmeno quei beni che davano un significato alla loro vita.

Oggi **non si può operare efficacemente sul mercato economico senza avvalersi di informazioni aggiornate**, concernenti tutti i problemi che coinvolgono la categoria nella quale si opera.

È quindi indispensabile una **"veicolazione" aggiornata, efficace e generalizzata delle notizie**, che consenta ai destinatari una consultazione delle stesse parimenti efficace nei momenti in cui non si è assorbiti dal lavoro.

"Veicolazione" che costituisce nel contempo anche un organico strumento di formazione personale della quale avvalersi nel contesto sociale nel quale si opera, affinché si possa acquisire, progressivamente, la consapevolezza di poter contribuire, con autorevolezza, ad incidere nel livello politico legislativo, affinché la regolamentazione nazionale ed internazionale dei trasporti sia adeguata alla tutela dei diritti che conseguono dall'importanza del lavoro svolto. **Senza comunicazione non vi è conoscenza.**

TN Trasponentotizie è il periodico che,



costantemente, già da diciassette anni, svolge **una funzione informativa e di formazione degli autotrasportatori italiani**, riportando con tempestività ogni novità, ogni iniziativa promossa dai componenti della struttura editoriale e dai collaboratori della stessa, anche a livello parlamentare, per una normativa conforme alle esigenze dei nuovi tempi.

Informazione concernente le problematiche che investono la categoria nell'ambito nazionale e locale, si da renderci consapevoli di quanto e come si sta operando e di quanto, con la collaborazione di ognuno, si potrà ancor meglio operare - anche se si sia costretti a trascorrere ore in una cabina di guida - al fine di poter contribuire alla realizzazione di quelle azioni che ci consentano di riportare l'autotrasporto a svolgere quel ruolo primario che gli è proprio quale fautore della possibile ripresa dell'economia nazionale.

Siamo in tanti, si può fare molto.

Focus: qui Piemonte



Sostenere la logistica per sviluppare il Piemonte Trasporto su ferro o gomma? C'è spazio per tutti

Quanto è importante la piattaforma logistica di Orbassano per lo sviluppo logistico del Piemonte?

Se n'è discusso a fine novembre in un **convegno** promosso dalla Città di Orbassano, con il patrocinio della Regione Piemonte e della Città Metropolitana di Torino.

Un incontro importante, per fare il punto sullo sviluppo

del sistema della logistica nel prossimo futuro, su scala piemontese.

“Lo scalo merci di Orbassano è una grande infrastruttura, oggi sotto utilizzata”, ha dichiarato il **Sindaco di Orbassano**, Eugenio Gambetta, secondo il quale, essendo in atto importanti processi di trasformazione della dinamiche del trasporto merci, occorre evolversi, per essere all'altezza del resto d'Euro-

pa”.

“La Regione Piemonte ha piena consapevolezza dell'importanza dello sviluppo del sistema logistico, per il futuro del territorio - ha proseguito l'**Assessore regionale ai trasporti**, Francesco Balocco - Dobbiamo fare in modo che anche il Governo centrale, condivida i nostri stessi obiettivi, per lo sviluppo strategico dell'area”.

L'obiettivo, secondo l'Assessore, è **costruire in Piemonte un sistema coordinato e integrato della logistica**.

Un sistema che contribuirà in particolare allo sviluppo dell'area metropolitana torinese, come evidenziato dal **Vicesindaco della Città Metropolitana**, Alberto Avetta.

A dare il suo impegno c'è anche il **Governo**, il cui Commissario del Governo illustra **quattro interventi su cui lavorare fin da subito**:

logistica del Mediterraneo con una barriera, le Alpi, che ha visto svilupparsi, nel corso degli anni, un sistema di passi, valichi, di punti attraverso i quali ci siamo messi in relazione con gli altri. Oggi, siamo di fronte a cambiamenti importanti nel trasporto. Dobbiamo investire, per **colmare il gap di 50 anni di mancati investimenti in infrastrutture**, che si traducono in un maggiore costo del nostro sistema, del 10% rispetto al resto dell'Europa”.

Ma come possiamo recuperare questo gap? Secondo Foietta, **la parola d'ordine è “investire”**, fondamentale **per superare la dipendenza dal sistema dei porti nord-europei**.

Su cosa investire? Il Commissario del Governo illustra **quattro interventi su cui lavorare fin da subito**:

- connessione con il Porto di



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

Vado-Savona;

- connessione Est (Novara, Milano, Sempione, Gottardo);
- Ferrobonus su LS Torino-Lione;
- connessione con l'alessandrino ed il Porto di Genova.

Giambattista Quirico, **Presidente di SITO**, la società che gestisce l'Interporto di Torino, ha aggiunto che SITO "sta lavorando per definire

alcune importanti strategie per razionalizzare, migliorare ed **aumentare l'utilizzo della modalità ferroviaria**, presso la piattaforma logistica interata di Orbassano". In tema di trasporto su ferro, il **Presidente della Ambrogio SpA**, Livio Ambrogio, ha chiesto di definire per legge la prevalenza del trasporto su ferrovia, quale requisito indispensabile per chi lavora

nel settore: "Bisogna avere un chiaro indirizzo nazionale, sulla strategia della logistica. In altri Paesi europei, il quadro è chiaro e le priorità sono ben definite. Anche in Italia, serve questo sforzo". E a preannunciare i cambiamenti in atto, ci ha pensato Alberto Grisone di **HUPAC**: "Ci stiamo preparando ad un grande cambiamento per il traffico ferroviario, attraverso le Alpi. Nel 2017, apre il nuovo tunnel del Gottardo, che creerà un modello completamente nuovo. Se guardiamo al Frejus, pensiamo che si possa fare molto: miglioramento profilo linee di accesso asse Frejus, creare sinergie tra gli attori della catena logistica, migliorare capacità di accesso al Frejus lato francese, in particolare, verso Grenoble". "Stiamo lavorando molto, e guardiamo con attenzione alla politica dei corridoi - ha spiegato Paolo Grassi,

RFI (Rete ferroviaria italiana) - Ci stiamo preparando ai grandi cambiamenti che sono in corso, come quello del tunnel del Gottardo. Ma ci sono, senza dubbio, investimenti che possono dare risultati a breve, e che ci permetteranno di essere pronti a cogliere al meglio l'arrivo della Torino-Lione. Orbassano, ha la possibilità di affermarsi come scalo strategico, a fianco degli operatori dell'intermodalità. Noi siamo pronti, a fare la nostra parte". E per chi teme che l'autotrasporto subirà ripercussioni negative dagli investimenti nel trasporto ferroviario, arrivano rassicurazioni: "**Non dobbiamo pensare ad una sfida tra ferro e gomma**. I dati ci dicono che **c'è spazio per tutti**, dobbiamo solo sviluppare al meglio le opportunità esistenti" ha concluso il Sindaco di Orbassano Gambetta.



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

Focus: qui Liguria



Una cabina di regia Liguria-Piemonte-Lombardia Per rilanciare il sistema logistico del Nord Ovest

Dopo l'intesa siglata a metà settembre ad Expo Milano 2015, su un modello di sviluppo comune tra Liguria, Piemonte e Lombardia, e dopo i successivi incontri tecnici, **si è insediata lo scorso 11 dicembre la cabina di regia** per promuovere il sistema logistico del Nord Ovest in una logica di **cooperazione interregionale**.

A sancire l'insediamento della cabina di regia, la firma di un **protocollo per lo sviluppo delle infrastrutture del Nord Ovest** da parte dei Presidenti delle Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia, Giovanni Toti, Sergio Chiamparino e Roberto Maroni.

Tre le **azioni cardine** individuate nel protocollo siglato dai tre Governatori:

- nomina in tempi brevi del Presidente dell'Autorità Portuale di Genova, attraverso un'intesa con il Governo;
- nomina del Commissario del Terzo Valico dei Giovi, per arrivare ad una rapida cantierizzazione del terzo lotto, oltre che al reperimento delle risorse mancanti per il quarto lotto costruttivo;
- individuazione di una sede di confronto con il Governo e RFI (Rete ferroviaria italiana) per anticipare la realizzazione delle tratte di accesso da Nord e da Sud al Terzo Valico, per favorire maggiore flessibilità e competitività alle imprese

che trasportano merci e per ridurre notevolmente i tempi di percorrenza ai passeggeri lungo le tratte tra Genova-Milano e Roma.

L'area geografica compresa tra la Macroregione Alpina, le Regioni Piemonte, Lombardia, Liguria, gran parte della Svizzera e i Lander Bavaresi, nell'ambito del **Corridoio "Reno Alpi"**, costituisce un mercato di potenzialità straordinarie se si saprà garantire la libera circolazione delle merci e dei servizi, l'efficienza e la competitività.

Da qui l'intesa fra le tre grandi Regioni del Nord Ovest, che mira ad **intercettare i crescenti flussi di traffico**, favoriti anche dal raddoppio del canale di Suez e dalla prossima apertura della galleria di base del San Gottardo.

Ma tutto questo dipenderà dal completamento degli investimenti nei **porti liguri** per accogliere navi di grandi dimensioni, agendo sulla lunghezza delle banchine e sulla loro infrastrutturazione ferroviaria, sulla profondità dei bacini portuali, sullo spazio di manovra per raggiungere l'accosto e per uscire dal porto e su nuove gru per la movimentazione di carichi crescenti.

A queste misure si deve aggiungere l'adozione di **procedure di controllo doganale più efficienti** con l'individuazione dei "corridoi doganali" e l'armonizza-



zione dei controlli sanitari, fitosanitari e veterinari attraverso anche accordi con le ASL.

L'obiettivo per i porti liguri è quello di **aumentare la capacità di movimentazione nel settore dei container di oltre il 50% nei prossimi 5 anni**, permettendo di passare da un'attuale capacità di 4,3 milioni di teu, oggi sfruttata solo all'80%, ad una di 6,6 milioni di teu nel 2020.

Una crescita che viene auspicata anche dalla Commissione europea per ridur-

re i volumi di emissioni dei gas serra.

Nel protocollo siglato a dicembre dai tre Presidenti è prevista la convocazione, entro il prossimo semestre, degli **Stati generali della logistica del Nord Ovest** per raccogliere le richieste di tutta la filiera logistica del trasporto merci.

Verrà così definito un **Documento Strategico** per lo sviluppo della logistica del Nord Ovest che delinea le azioni e gli interventi da attuare nel breve e medio periodo.

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 Umbria

Polstrada, nel 2015 oltre 37.000 multe in Umbria Il bilancio annuale dei controlli stradali

Durante il 2015, sulle strade dell'Umbria sono state contestate in totale 37.248 infrazioni al Codice della Strada, di cui 7.047 per **eccesso di velocità**, 1.716 per il **mancato uso dei sistemi di ritenuta** (cinture e seggiolini) e 339 per l'utilizzo del **telefonino alla guida**.

Sono state ritirate 719 patenti e 393 carte di circolazione, con quasi 33.000 punti patente decurtati. Sono questi i numeri del bilancio di fine anno del **Polizia stradale umbra**.

Nel corso dell'anno sono state effettuate "Operazioni ad Alto Impatto", circa due ogni mese, su materie particolarmente avvertite nella sensibilità collettiva.

Le operazioni realizzate, 38 in tutto, hanno riguardato controlli di legalità nel settore dell'autotrasporto (persone, animali vivi, sostanze alimentari e traspor-

ti eccezionali), controlli della copertura assicurativa, degli pneumatici dei veicoli, verifiche sull'uso corretto degli apparati radio-telefoni, dei sistemi di ritenuta e cinture di scurezza, nonché controlli dell'attività di autodemolizione.

In particolare, nel settore del trasporto merci, **sono stati controllati 2.460 veicoli pesanti**, con l'impiego di 560 pattuglie. Le infrazioni accertate sono state quasi 2.600.

Sono stati organizzati servizi anche per il contrasto di alcuni particolari **illeciti**: quelli **commessi nelle attività di trasporto di animali vivi** (in collaborazione l'associazione animalista LAV, gli uffici veterinari e le ASL) e gli **illeciti assicurativi** (in collaborazione con l'Associazione nazionale delle imprese assicuratrici, ANIA).

Per quanto riguarda i sinistri, durante tutto l'arco del

2015, sono stati registrati **oltre 1.200 incidenti stradali** di cui 11 con esito mortale, 336 con lesioni. Infine, i dati relativi ai controlli con etilometro.

I conducenti controllati nel corso del 2015 sono stati oltre 6.000, di cui 285 sono stati sanzionati per **guida in stato di ebbrezza** e 199 denunciati all'autorità giudiziaria con valori superiori

allo 0,8 g/l.

Sono stati 31 i conducenti denunciati per **guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti**.

In tutto, 37 i veicoli sequestrati per il reato di guida in stato di ebbrezza alcolica con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l e/o per il reato guida sotto effetto di sostanze stupefacenti.



E45, pedaggio per Tir di altre Regioni?

L'**ipotesi** nata a fine anno a Palazzo Cesaroni è di **introdurre sulla strada E45 un pedaggiamento selettivo**, con sistema free flow (ossia senza bisogno di fermare i veicoli ad un casello), **da addebitare ai soli mezzi pesanti provenienti da fuori Regione** per il traffico di attraversamento.

Il pedaggio graverebbe sui mezzi adibiti al trasporto merci, con massa superiore alle 3,5 tonnellate, che transitano in Umbria attraverso la E45, non legati ad aziende umbre, sia come origine che come destinazione del trasporto.

Dunque l'E45 resterebbe gratuita per residenti, turisti e autotrasportatori legati ad aziende umbre.

L'obiettivo è di reperire, tramite il nuovo introito, **risorse utili a finanziare l'attuazione di interventi di riqualificazione sulla E45 e sulle strade umbre più sconesse**.

A richiederlo con una mozione i Consiglieri regionali Marco Squarta (primo firmatario), Andrea Liberati e Raffaele Nevi. La mozione, approvata dall'Aula di Palazzo Cesaroni, prevede una verifica di fattibilità con gli altri enti coinvolti nella proposta.

Polemiche le associazioni degli autotrasportatori, che disapprovano **l'introduzione di un "dazio" locale che rischierebbe di gravare sulla già compromessa economia dei trasporti regionale**.

Il tutto mentre l'Unione europea lavora assiduamente per liberalizzare sempre più la circolazione delle merci (e non solo) nel mercato unico europeo...



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.

euro 3.900
 follow us on   
Veicoli Lavoro & AUTOMOTO campers
 VINTAGE

 www.motoricampertrucks.com

ITALCAR RUELLA
 Info +39 335.6402228
 cambio optico semirimorchio De 8 rampe idraulico ultimo a

OTTOBRE 2015
 22-23-24-25
 Accetta online il biglietto di ingresso su www.editorialewinner.com

BERTOGLIO CAMPER
 Info +39 0471.502811

Carthago Liner De Luxe 65 LE su Fiat Ducato 3.0, 170cv, 2014 km 19.000, cambio automatico 4 posti, accessoriat

Novembre 2015
 19-20-21-22-23-24-25
 Accetta online il biglietto di ingresso su www.editorialewinner.com

PIRELLA
 Info +39 051.491111

Renault Premium 450, 5007 km, 2012, 12000 km, cambio automatico, ABS, airbag, VISA DIESEL 4000L, +39 050.21.49.11

MESE DI ANNUNCI FOTOGRAFICI E ATTUALITÀ - Editoriale Winner

euro 3.900
 follow us on   
Veicoli Lavoro & AUTOMOTO campers
 VINTAGE

 www.motoricampertrucks.com

TECNOSPORT
 Info +39 0437.30518

Ducati 999, 2005 km 23.300, uniprop., codone monoposto verniciato parafanghetto in carbonio

MotoriCamperTrucks
 Visita il Nostro Sito www.motoricampertrucks.com
 Ogni Giorno Troverai Migliaia di Offerte Auto Quad Bike Camper Rimorchi Camion Ve

NUOVA VIB
 Info +39 0161.96134

Iveco Eurocargo 120E25, 2008 euro 5, versione K cava cantiere cassone ribaltabile trilaterale uniprop., km 75.000

Piegio Vespa 125 TS, portapacchi cromo, ottime condizioni, pronta all'uso. **MENEGHINI** +39 0422.778222

Fiat Scudo 1.700 cc, 1978, 10000 km, 1978, 10000 km

Mensile di annunci fotografici e attualità - Editoriale Winner

euro 3.900
 follow us on   
Veicoli Lavoro & AUTOMOTO campers
 VINTAGE

 www.motoricampertrucks.com

FERRARA VEICOLI
 Info +39 081.8247092

Iveco Daily 60C18, 2007 compattatore Mazzocchi voltacassonetti, cambio 6 marce tachigrafo digitale, clima, 3 posti

OFFICINE BRENNERO
 Concessionaria per le province di Verona, Trento, Mantova, Pordenone, Udine, Trieste e Gorizia
 Sede di Verona
 Via Mantovana, 158/B - 37137
 Tel. +39 045 8631200 - www.iveco-used.it

USATO PLUS


GANASSIN MOTO
 Info +39 0424.38058

Harley Davidson 750 WLA 1940, conservata funzionante, da amatore

Volvo FH10 350, 1985, web
 Vantaggi: pneumatici, marmitta catalitica
VIVA DIESEL +39 050.21.49.11

Volvo FH 450, 2013, euro 5, km 34400
 cambio automatico, navigatore, doppio letto
LOGIC TRUCKS +39 346.70.000

VW T2 BEATY - Ottimo, ben tenuto
 AUTOREGOLAZIONE Ventole e Assistenza Motorista
 +39 081.83.1028

Autobianchi A 112 Elia
 euro 1983, 25000 km, 1978, 10000 km
MESE DI ANNUNCI FOTOGRAFICI E ATTUALITÀ - Editoriale Winner



editorialewinner ... al servizio di chi lavora.



TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com



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