

Non c'è più tempo, bisogna percorrere la strada del cambiamento

In primo piano



Sistri, cosa (non) cambia: nuovo Regolamento, vecchi problemi

pagina 4



Tachigrafi intelligenti, ecco le specifiche per il loro utilizzo

pagina 7



Agevolazioni 2016 per i trasportatori: le modalità per ottenerle

pagina 10



Furti e rapine, Protocollo d'Intesa per arginare il fenomeno

pagina 15



Pesatura container, siamo alla farsa! Bisogna agire subito

pagina 26



Dal territorio: focus Piemonte, Liguria, Sardegna

pagina 37



TN 3/2016 • Anno XVIII

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



Testata associata all'Unione
Stampa Periodica Italiana

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

Redazione

Marco Dalmasso,
Fabrizio Civallo, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Davide Calvi, Simone Cugno, Pasquale Dui,
Diddi Mantovani, Paolo Ferraris, Valerio
Mingarelli, Giorgio Pasetti, Lorenzo Pittaluga,
Fabio Rubero, Giancarlo Tavella.

Amministrazione

Ilaria Ponzo

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°**
- 10. **NORME E ISTITUZIONI**
- 17. **L'INTERVISTA**
- 18. **EVENTI**
- 23. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 25. **LA TUA VOCE**
- 28. **CONSULENTI**
- 28. **Lavoro**
- 32. **Legale**
- 34. **L'opinione**
- 36. **Fisco**
- 37. **DAL TERRITORIO**
- 37. **Qui Piemonte**
- 38. **Qui Liguria**
- 39. **Qui Sardegna**

EDITORIALE

Fabio Rubero



AUTUNNO CON IL FERMO?

Nel momento in cui andiamo in stampa, ancora non conosciamo l'esito dell'incontro tra il Governo rappresentato dal sottosegretario alle infrastrutture ed ai trasporti, Simona Vicari, e le associazioni dell'autotrasporto di mercoledì 20 luglio. Certo è che la situazione appare piuttosto tesa. Pur essendosi infatti sbloccate le situazioni inerti le deduzioni forfetarie delle spese non documentate così come quella relativa al recupero degli importi versati al servizio sanitario nazionale, sono ancora molte le questioni irrisolte nell'autotrasporto italiano. C'è da discutere, ad esempio, dei tempi di pagamento, della lotta al dumping nell'ambito del mercato internazionale, dei processi di controllo sulla regolarità e sulla

trasparenza del mercato interno, ad esempio. Argomenti che non possono essere affrontati e risolti semplicemente con un eventuale stanziamento di fondi ma necessitano di scelte ben precise e di una presa di posizione chiara da parte del Governo. Dietro questo clima, in cui sembrano regnare indecisione ed incertezza, continua ad aleggiare lo spettro del fermo dei servizi dell'autotrasporto che, se nelle scorse settimane è tornato timidamente a farsi sentire, nell'immediato futuro, qualora da parte dell'Esecutivo non dovessero arrivare le risposte auspiccate, potrebbe prepotentemente tornare ad essere un argomento di grande attualità. Vedremo. Intanto la speranza è che possiate, quantomeno, trascorrere delle buone vacanze.



Marco Dalmasso

Sistri, cosa (non) cambia

Nuovo Regolamento, vecchi problemi

Mercoledì 8 giugno è entrato in vigore il nuovo Regolamento Sistri.

Il testo, atteso ormai da tempo, era stato precedentemente pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 24 maggio scorso. All'interno del Regolamento manca una revisione dei contributi a carico delle imprese, nonostante l'impegno preso dal Governo a inizio anno di una diminuzione degli oneri.

Le spese, dunque, saranno ancora una volta pagate dagli iscritti al sistema di tracciabilità dei rifiuti.

L'impressione è che tutto resti sostanzialmente come prima, eccezion fatta per l'eliminazione delle *black box* e dei *token USB* (art. 23 comma 3).

Naturalmente molto dipenderà dai successivi interventi normativi che seguiranno l'entrata in vigore del nuovo Regolamento.

Nel panorama politico italiano, decisamente critica l'On. Patrizia Terzoni del M5S (approfondimento a pag. 17).

Il giorno stesso dell'entrata in vigore del nuovo Regolamento, sul portale del Sistri sono stati pubblicati due fascicoli informativi:



- il manuale operativo Sistri (aggiornato sulla base del Decreto Ministeriale);
- le procedure di iscrizione e gestione del fascicolo azienda.

L'obiettivo?

Fornire un supporto informativo per coloro che devono aderire al sistema di tracciabilità dei rifiuti.

Tuttavia, proprio nel secondo dei due fascicoli - procedure di iscrizione e gestione del fascicolo azienda è presente

un dettaglio non da poco.

Sia che l'impianto gestisca oppure produca solamente rifiuti pericolosi, avrà l'obbligo di effettuare una doppia iscrizione, in qualità di:

- nuovo produttore;
- gestore.

Che tradotto **significa un raddoppio del contributo di iscrizione**.

Precedentemente veniva richiesta unicamente l'iscrizione alla categoria di riferimento, sulla base dell'attività dell'impresa.

E la nuova disposizione non può lasciar tranquilli gli impianti di produzione di rifiuti non pericolosi.

Infatti se questi ultimi si trovassero a produrre o ad avere a che fare - anche accidentalmente - con un rifiuto pericoloso, sarebbero costretti alla doppia iscrizione, pena sanzioni.

Ed essendo già stata superata la data di scadenza del 30 aprile per il versamento annuale, gli impianti divenuti irregolari a seguito di questo cambio in corso d'opera, rischiano di trovarsi fuori norma e di incorrere in sanzioni.



Normativa Solas, la questione ha un certo "peso"

Con l'obbligo di pesatura dei container autotrasporto in difficoltà

Dal 1° di luglio condizione obbligatoria per il caricamento di un container confezionato su una nave per esportazione è che questo abbia un **peso verificato (VGM)**.

Lo ha stabilito l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), modificando la Convenzione **SOLAS** (Salvaguardia della vita in mare).

Le nuove linee guida sono state recepite con il Decreto Dirigenziale n. 447/2016 del 5 maggio scorso.

Il certificato di peso verificato deve giungere:

- all'operatore della nave;
 - all'operatore del terminale marittimo.
- In caso contrario, si può incorrere in sanzioni.

L'entrata in vigore delle nuove disposizioni ha creato notevoli problemi agli autotrasportatori (approfondimenti a pagina 26 e a pagina 38).

Esistono **due metodi di pesatura** permessi dalle norme SOLAS:

1. la pesatura del container dopo che è stato confezionato;
2. la pesatura del carico e del contenuto del container, sommato al peso della tara del container stesso.

La stima del peso non è permessa e lo spedizioniere è responsabile della pesatura.

Gli strumenti per effettuare questa operazione devono soddisfare i requisiti nazionali di certificazione e taratura.

In caso di mancanza di una verifica firmata del peso dello spedizioniere si può risolvere il problema ricorrendo alla pesatura del container confezionato presso il porto.

Va sottolineato che il trasportatore non è tenuto a verificare che lo spedizioniere abbia fornito un peso conforme alle regole.

Tuttavia è necessario che la verifica del peso dello spedizioniere, affinché sia valida, deve essere "firmata", cioè una persona - in rappresentanza dello spedizioniere - viene identificata come soggetto che ha verificato la correttezza dell'operazione.



OLI-CARB



Stazioni di Servizio - Fornitura Prodotti Petroliferi Autotrazione, Riscaldamento, Agricoltura, Lubrificanti

Sede : Via Don Orione, 39 - 12042 - Bra (CN)
Tel: 0172.436611 - Fax: 0172.422000
Mail: info@olicarb.it Web: www.olicarb.it



Stazioni di Servizio - Rete operativa

TORINO - S.P. 175 Km3+937 Area Sito Caat
NOVARA - S.P. 229 Km 6+967 per Caltignaga - Statale Lago D'orta
VERCELLI - S.P. 230 Km 37+730 Zona Commerciale
CARISIO (VC) - S.P. 230 Km 17+900 - Uscita Autostrada TO-MI , direzione Biella
SCARMAGNO (TO) - Uscita Autostrada TO-AO
CHIVASSO (TO) - S.P. Milano-Chivasso - Km 25+550
CHIERI (TO) - Strada PADANA INFERIORE S.P. 10 - Km 18+734
VALPERGA (TO) - S.P. 13 di FRONT - Loc. Rolandi



Unità Locali e Depositi

Bra (CN) - Alba (CN) - Canale (CN) - Chieri (TO) - Moncalvo (AT) - Volpiano (TO)

Carte Carburante
Ricaricabili ed a Credito
Contattaci per informazioni.



DISTRIBUZIONE
OLI-CARBURANTI
S.P.A.

Francia, operativa la Legge Macron

Dal primo luglio in vigore le norme su distacco e salario minimo

Dal 1° luglio sono in vigore in Francia le nuove disposizioni della Legge Macron relative a salario minimo e distacco dei lavoratori.

È notizia recente che il Ministero del Lavoro francese ha concesso un **periodo transitorio** di 3 settimane, per dare modo alle aziende di trasporto di adattarsi al nuovo regolamento stabilito, come riporta sul proprio sito l'associazione degli autotrasportatori spagnoli Fenadismer.

Fino al 22 luglio, dunque, il lavoro degli agenti di controllo sarà esclusivamente di carattere informativo per ciò che riguarda il rispetto della documentazione obbligatoria da tenere a bordo camion, senza l'imposizione di sanzioni.

Di seguito un breve riepilogo della nuova Legge Macron.

Essa riguarda le **aziende di trasporto straniere che effettuano viaggi in territorio francese** svolgendo attività di carico, scarico, cabotaggio (il semplice transito non rientra nei criteri di applicazione).

In questi casi si applicano le regole del distacco e il conducente deve percepire uno stipendio per lo meno uguale al salario minimo francese (9,61 euro/h).

Le nuove disposizioni si rivolgono a due categorie di imprese (con sede al di fuori della Francia), cioè quelle che:

- esercitano una delle attività di trasporto terrestre su strada o fluviale (in base all'articolo L. 1321-1 del Codice dei Trasporti francese) o sono aziende di lavoro temporaneo;
- distaccano un dipendente che viaggia o naviga in territorio francese, secondo quanto previsto dagli articoli del codice del lavoro L. 1262-1 o L. 1262-2.

I differenti casi corrispondono a quelli indicati nell'art. 1 della direttiva 96/71/CE del 16/12/1996, ossia:

1. distacco di un lavoratore per una prestazione di servizio internazionale, quando il destinatario ha sede (o esercita) in Francia;
2. distacco di un lavoratore in Francia in uno stabilimento o in un'impresa appartenente al medesimo gruppo;

3. messa a disposizione, da parte di una società di lavoro temporaneo con sede all'estero, di personale presso un'azienda utilizzatrice in Francia.

Le imprese hanno l'obbligo di compilare e inviare un modulo specifico: l'attestato di distacco (in lingua francese) per ogni dipendente distaccato.

Esistono tre diversi moduli in base alle tre distinzioni fatte in precedenza e si possono scaricare dal sito francese <http://travail-emploi.gouv.fr>.

Il documento ha validità massima di 6 mesi e può coprire anche più di un periodo di distacco, senza che ci sia bisogno di indicare i dettagli inerenti alle singole date.

È necessario inoltre nominare un rappresentante in Francia.

L'attestato contiene:

- i dati del lavoratore distaccato (nome, luogo e data di nascita, residenza, nazionalità, data e firma del contratto di lavoro e il diritto applicabile, qualificazione professionale);
- salario orario lordo e modalità della presa in carico da parte dell'impresa delle spese per vitto e alloggio;
- nome, cognome oppure ragione sociale del rappresentante in territorio francese, compresa l'indicazione dei recapiti telefonici e indirizzi postale ed elettronico;
- iscrizione dell'impresa nel Ren (in

base al Regolamento 1071/09).

Una copia dell'attestazione di distacco deve essere conservata a bordo camion e il conducente deve poterla esibire in qualsiasi momento, fino a 18 mesi successivi al termine delle operazioni di distacco.

Inoltre l'autista deve poter esibire:

- il contratto di lavoro;
- una copia tradotta in francese dell'accordo di messa a disposizione del lavoratore (solo nei casi di distacchi infragruppo o tra stabilimenti della stessa impresa);
- nella somministrazione di lavoro, una copia tradotta in francese del contratto di lavoro temporaneo e del contratto di messa a disposizione del lavoratore presso l'impresa utilizzatrice.

La **responsabilità** del datore di lavoro si estende anche al destinatario del servizio, che è parte del contratto di trasporto.

Capitolo **sanzioni**.

Fino a 750 euro in caso di:

- mancanza dell'attestato di distacco a bordo;
- attestato di distacco compilato in modo errato o incompleto.

Fino a 450 euro per la mancanza degli altri documenti precedentemente indicati.

2000 euro per ciascun somministrato in caso di mancanza del rappresentante designato.



Tachigrafi intelligenti, ecco le specifiche

Pubblicato il Regolamento che disciplina il loro utilizzo

A fine maggio è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (G.U.U.E.) il Regolamento 2016/799 del 18 marzo scorso, che a sua volta va ad applicare il Regolamento UE 165/2014 recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti.

Quali sono le novità?

Il Regolamento 165/2014 - di cui vi avevamo parlato - **ha introdotto i tachigrafi digitali di seconda generazione**, denominati "tachigrafi intelligenti".

Essi, infatti, includono una connessione al sistema globale di navigazione satellitare (GNSS), una comunicazione remota a fini di diagnosi precoce e un'interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti.

Il Regolamento pubblicato recentemente in G.U.U.E. reca le disposizioni necessarie all'applicazione uniforme di determinati aspetti riguardanti questo tipo di tachigrafi, ovvero:

- registrazione della posizione del veicolo in determinati punti nel corso del periodo di lavoro giornaliero del conducente;
- diagnosi precoce remota di eventuali manomissioni o uso improprio dei tachigrafi intelligenti;
- interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti;
- le prescrizioni amministrative e tecniche

che per le procedure di omologazione dei tachigrafi, compresi i meccanismi di sicurezza.

Le **specifiche tecniche** menzionate entreranno in vigore a partire da marzo 2019.

E che fine fa il sistema tachigrafico digitale di prima generazione? Esso, in uso dal 1° maggio 2006, può essere adottato fino alla fine del proprio ciclo di vita, per il trasporto interno.

Per il trasporto internazionale, invece, le cose cambiano.

15 anni dopo l'entrata in vigore del presente Regolamento della Commissione, tutti i veicoli dovranno essere dotati di un tachigrafo intelligente di seconda generazione conforme alle specifiche indicate. A decorrere dalla data della sua introduzione, sui veicoli immatricolati per la prima volta si dovranno montare gli apparecchi di controllo di seconda generazione e per essi dovranno essere rilasciate le carte tachigrafiche di seconda generazione.

A questo proposito sono stati presi alcuni accorgimenti al fine di agevolare l'introduzione del sistema tachigrafico di



seconda generazione:

- le carte tachigrafiche di seconda generazione devono essere progettate per poter essere utilizzate anche nelle unità elettroniche di bordo di prima generazione;
- non sarà richiesta la sostituzione delle carte tachigrafiche di prima generazione in corso di validità alla data di introduzione.

Questo permetterà a tutti i conducenti di conservare la propria carta del conducente unica e di utilizzare con essa entrambi i sistemi.

Gli apparecchi di controllo di seconda generazione, però, dovranno essere tarati utilizzando esclusivamente carte dell'officina di seconda generazione.

Per maggiori info sui prodotti **TEXACO - ALBAOIL LUBRIFICANTI s.r.l.**

Via Caramagna 12, 12035 Racconigi (CN)

Tel: 0172 813926 - Fax: 0172 820166 - Email: albaoil@albaoil.it

Prodotti per il risparmio di carburante per ridurre i Vostri costi di esercizio

A Chevron company brand

©2015-2016 Chevron Products UK Limited. Tutti i diritti riservati. Tutti i marchi sono di proprietà di Chevron Intellectual Property LLC.

ISOSYN TECHNOLOGY Massimizzare il risparmio di carburante è un elemento essenziale per ottimizzare l'efficienza operativa. La nostra gamma di prodotti, dai lubrificanti ai liquidi e agli additivi per la pulizia del circuito di alimentazione è concepita per fornire un'azione combinata per ridurre l'attrito e migliorare le prestazioni. Utilizzando i lubrificanti Ursa® con tecnologia ISOSYN® si potrà ottenere anche una protezione prolungata del motore allungandone l'operatività riducendo così i costi operativi.

Visitate il nostro sito texaco.fueleconomy.com per saperne di più e per provare il nostro Ursa Fuel Economy Calculator per capire quanto carburante potrete risparmiare.

Ursa
Let's go further.

Distributore Autorizzato in Italia Lubex SpA
Via G. di Vittorio 13/15
20090 Vimodrone (MI)

Mercato dei veicoli commerciali

Continua il trend di crescita del 2016

Continua senza sosta l'aumento di nuove immatricolazioni all'interno del mercato dei veicoli commerciali.

Il mese di maggio ha fatto registrare la trentesima crescita consecutiva.

L'incremento è stato pari al 37,7%.

Secondo quanto registrato dal Centro Studi e Statistiche dell'**UNRAE** (l'Associazione delle Case automobilistiche estere) le **nuove immatricolazioni** di autocarri con peso totale a terra fino a 3,5 ton sono state 15.208, a fronte delle 11.042 del medesimo periodo nel 2015.

"L'UNRAE conferma l'efficacia delle norme di defiscalizzazione introdotte nell'ultima parte del 2015 con il super ammortamento - sono state le parole di Massimo Nordio, Presidente dell'UNRAE - e ribadisce che, come per le autovetture, è necessaria la proroga della misura per almeno un altro anno anche per i veicoli commerciali, accompagnando in modo strutturale il trend del mercato ed

evitando repentini cambi di ciclo".

Il Presidente ha inoltre sottolineato come "sull'andamento delle vendite, in particolare dei veicoli allestiti, stiano agendo in modo deciso anche alcune commesse di Aziende a partecipazione pubblica.

Considerando che gli effetti di entrambe le misure si protrarranno per tutto il 2016, anche se più attenuati, e che sussiste una forte esigenza di rinnovo del parco, riteniamo che il mercato dei veicoli commerciali a fine anno possa rag-

giungere le 165.000 unità, in crescita di circa il 23%".



In aumento anche il traffico

Nel mese di maggio **traffico** in crescita del 4,1% sulla rete stradale e autostradale gestita da Anas.

Punte dell'8% in Sardegna.

Questi i dati dell'Indice di Mobilità Rilevata (IMR) dell'Osservatorio del traffico. Di gran lunga superata, dunque, la lieve flessione dei flussi di circolazione registrata nel confronto tra i mesi di marzo e aprile.

Stando alle parole dei tecnici dell'Osservatorio, siamo di fronte ad un incremento stagionale significativo.

A maggio 2015, infatti, l'aumento - rispetto al mese precedente - era stato decisamente trascurabile: solo un +0,3%, senza punte degne di nota.

Dati in rialzo anche se si fa un raffronto con lo scorso anno.

A maggio 2016 l'IMR cresce del 3% circa rispetto al mese di maggio 2015, registrando punte dell'8% circa in Sicilia.

Da sottolineare come incrementi significativi, rispetto ad aprile 2016, si rilevino soprattutto nel **segmento dei veicoli pesanti**, sia a livello nazionale - oltre il 6% - sia a livello locale, dove è in testa la Sardegna con un +13%.

Localizza i tuoi mezzi ovunque siano.

Controllo e Risparmio Con Wi-Tek Group.

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

a partire da **0,49€**

Richiedi una prova gratuita per 30 Giorni senza impegno.

0172-1918222

www.wi-tek.it

info@wi-tek.it



Wi-Tek
www.wi-tek.it

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

Tempo di raduni!

Dopo il successo di Imola, scopriamo i prossimi eventi

Si è recentemente conclusa l'edizione 2016 del **weekend del Raduno dei Raduni Truck** presso l'Autodromo di Imola, manifestazione rivolta al settore dei veicoli da trasporto giunta alla settima edizione.

TN-Trasportonotizie, in collaborazione con l'associazione di categoria Assotrasporti, era presente all'evento con uno stand, che ha accolto e suscitato l'interesse di moltissimi visitatori.

Il Raduno dei Raduni ha visto la grande esposizione di *truck* provenienti da tutta Italia, compresa un'area dedicata a camion d'epoca e anni Novanta.

Nei due giorni di Imola si sono susseguiti spettacoli motoristici, esibizioni di *stuntmen* e fuoristrada, accompagnati da concerti e stand gastronomici per intrattenere il pubblico.

Grande spettacolo ha suscitato "il camion che balla", mascotte della manifestazione.

Non è mancata l'attenzione verso i bambini, grazie all'allestimento di un'area modellismo e di gonfiabili.

La manifestazione ha fatto registrare un successo straordinario, confermando un appuntamento fisso per il settore dell'autotrasporto.

Ma quando saranno i prossimi raduni?
Ecco un prospetto:



- 26-27-28 agosto: Coast to Coast Truck Team (Giussano);
- 3-4 settembre: 3° Riviera Motor Fest e prima Tappa European Truck Tour (Riccione);
- 17-18 settembre: European Truck Festival (Brescia);
- 8-9 ottobre: Tra Monti e Mare, High Way Truck Team (Jesolo).

Tra questi, sembra particolarmente interessante il raduno previsto a Riccione il 3 e 4 settembre, prima tappa del tour europeo "European Truck Tour" che toccherà (fino al 2020) 50 città e capitali

europee.

Tra le diverse novità previste, una grande lotteria con molti premi (il 1° premio sarà un'autovettura).

Altro evento da segnalare è l'ormai consolidato "Tra Monti e Mare" di Jesolo, l'8 e 9 ottobre, organizzato da Highway Truck Team.

Esibizioni, spettacoli, show d'acqua, esposizioni mezzi militari e stand a tema sono solamente alcune delle sorprese che attendono gli appassionati.

Il calendario è stilato, ora spazio al rombo dei motori!



ASSOTRASPORTI

RILASCIÀ:

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



199.302013 • 348.8827231

info@assotrasporti.eu

Agevolazioni 2016 per i trasportatori

L'agenzia delle entrate rende note le modalità per ottenerle

Dopo l'ok del dipartimento Finanze del Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'Agenzia delle Entrate comunica che gli autotrasportatori possono avviare le procedure per:

- le deduzioni forfettarie;
- il recupero dei contributi versati al Servizio Sanitario Nazionale (SSN).

Cosa cambia rispetto allo scorso anno? Con le modifiche disposte dalla Legge di Stabilità per il 2016, nell'ambito delle **deduzioni forfettarie** delle spese non documentate è prevista una misura unica per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore oltre il territorio del Comune in cui ha sede l'impresa.

In precedenza erano due le misure vigenti.

Nel dettaglio, per i trasporti effettuati

personalmente dall'imprenditore oltre il Comune in cui è stabilita la sede dell'impresa (autotrasporto merci in conto terzi) è stabilita una deduzione forfettaria di 51 euro, relativamente al periodo d'imposta 2015.

È prevista la deduzione anche per gli imprenditori che hanno effettuato personalmente trasporti all'interno del Comune in cui ha sede l'impresa, per un importo pari al 35 % di quello spettante per i medesimi trasporti oltre il territorio comunale.

Per ciò che concerne il **recupero del contributo al Servizio Sanitario Nazionale**, le imprese di autotrasporto merci (sia conto terzi sia conto proprio) possono recuperare nel 2016 - fino a un massimo di 300 euro per ogni veicolo - le somme versate nel 2015 come contributo al SSN sui premi di assicu-

razione per:

- la responsabilità civile;
- i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore adibiti a trasporto merci di massa complessiva a pieno carico non inferiore a 11,5 ton.

Il recupero avviene tramite compensazione F24 e si utilizza il codice tributo "6793".



Il nuovo portale dell'Albo è online

Attivo il nuovo sito dell'Albo degli Autotrasportatori

A partire dalla metà del mese di maggio è attivo il **nuovo portale dell'Albo** degli autotrasportatori merci in conto terzi, che si propone di essere il riferimento per la verifica della regolarità dei vettori.

Sul sito è possibile consultare il database delle imprese iscritte all'Albo e accedere ad alcuni servizi, tra i quali:

- verificare la propria posizione d'impresa rispetto all'iscrizione all'Albo;
- consultare la regolarità della posizione contributiva delle imprese iscritte;
- presentare richieste di riduzione compensata dei pedaggi autostradali.

Il sito va a sostituire il precedente "Portale dell'Automobilista", sistema che aveva creato non pochi problemi in fase di attivazione, in particolare per la funzione di verifica *online* delle imprese di

autotrasporto.

Il pubblico accesso al "vecchio" database, infatti, inizialmente previsto a partire dal 1° ottobre 2015, era stato in seguito posticipato al 15 novembre, infine rinviato di un'ulteriore settimana. Nonostante l'attivazione avvenuta il 23 novembre scorso, l'area per la verifica *online* della regolarità dei vettori risultava essere inattiva per "problemi tecnici insorti nell'interfaccia tra i sistemi informativi". Il 16 dicembre, dopo molta attesa, i problemi venivano risolti.

Ora, a distanza di pochi mesi, ecco il nuovo portale dell'Albo.

Per quanto riguarda la registrazione al nuovo sito, tuttavia, è doveroso specificare che **le vecchie informazioni di accesso**, utilizzate sul precedente "Portale dell'Automobilista", **non sono più valide**.

L'impresa, dunque, deve registrarsi nuo-



vamente, seguendo la procedura di autenticazione.

Essa prevede l'assegnazione di un codice Pin - ricevuto esclusivamente via Pec - per accedere al sito. Solo ottenendo nuove credenziali di accesso sarà possibile utilizzare le aree riservate del nuovo sito dell'Albo.

Imprenditori & Professionisti

NUOVE CONVENZIONI E SOLUZIONI PER IMPRESE E PROFESSIONISTI

FORMAZIONE FINANZIATA



Formazione con utilizzo di fondi pubblici, valida anche per corsi obbligatori e/o per un solo dipendente, presso la sede dell'azienda o studio, convenzionando il formatore di fiducia

SICUREZZA SUL LAVORO



Consulenza aziendale per l'adeguamento dell'impresa al D.Lgs. 81/2008: stesura del documento di valutazione dei rischi e corsi formativi per la sicurezza sul lavoro

COPERTURA ASSICURATIVA



Polizze assicurative da primarie compagnie:
RC auto • garanzie CVT • soccorso stradale
tutela patente e legale • RC professionale
RC vettoriale • azienda, casa e famiglia

CIRCOLAZIONE STRADALE



Convenzioni con "pompe bianche" (impianti di carburante low cost) • carte e apparati per il pagamento pedaggi • recupero accise sul gasolio • recupero Iva all'estero



PER MAGGIORI INFORMAZIONI:

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it

Tel. 0171 413146 • Fax 0171 426964

Uffici periferici, il Mit detta le linee guida

A chi spettano le diverse competenze?

Il Decreto relativo al passaggio di competenze dalle Province alle Motorizzazioni per gestire gli Albi provinciali degli autotrasportatori è stato approvato a maggio 2015, con diverse problematiche ad esso connesse, come detto precedentemente.

Il Ministero nel mese di aprile ha deciso di emanare un atto volto a chiarire meglio alcune questioni circa l'operatività dei propri Uffici periferici.

Le istruzioni fornite dal Governo possono essere riassunte nelle seguenti tre sezioni.

Procedure di rilascio/diniego dell'autorizzazione per l'esercizio della professione di trasportatore su strada di merci con iscrizione al Ren e iscrizione all'Albo

Un'impresa che voglia svolgere l'attività di trasportatore su strada di merci - con veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 ton - deve presentare all'Ufficio competente per territorio la domanda:

- di iscrizione all'Albo;
- di rilascio dell'autorizzazione per l'esercizio della professione di trasportatore.

La domanda di iscrizione all'Albo dà inizio a un sub-procedimento, nel quale l'Ufficio verifica che l'impresa sia in possesso dei requisiti di:

- onorabilità;



- idoneità finanziaria;
- idoneità professionale.

La sussistenza di questi tre requisiti vale per l'iscrizione all'Albo ed è necessaria anche per l'eventuale richiesta di iscrizione al Registro Elettronico Nazionale (REN).

Questo procedimento, infatti, consente di acclarare alcuni dei requisiti (i tre sopracitati) utili per ottenere l'autorizzazione per l'esercizio di trasportatore.

Va sottolineato, dunque, che la semplice iscrizione all'Albo non consente l'esercizio dell'attività di trasporto (tranne per i veicoli di massa fino a 1,5 ton) bensì si tratta, come detto, di un

sub-procedimento di quest'ultimo.

In caso di conclusione positiva degli accertamenti e conseguente iscrizione all'Albo, per completare le operazioni l'impresa ha l'onere di richiedere al medesimo Ufficio il rilascio dell'autorizzazione per l'esercizio della professione.

In che modo?

Dimostrando di possedere anche un ulteriore requisito: quello di stabilimento.

Una volta avviato anche il sub-procedimento di iscrizione al REN, nonché dopo aver conseguito lo status di impresa autorizzata all'esercizio, tutte le variazioni inerenti ai dati identificativi

IL PIENO LOW COST

CARTE
CARBURANTE

CARTE
PREPAGATE

Dove ci trovate?

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

Dorzano (BI) Regione Sello



SCONTI RISERVATI A TUTTI I SOCI ASSOTRASPORTI

dell'impresa e i requisiti da essa posseduti danno avvio a nuovi procedimenti volti a verificare la sussistenza delle condizioni sulle quali la specifica autorizzazione è stata rilasciata.

L'eventuale perdita di uno o più requisiti va a incidere sulla validità dell'autorizzazione e, di conseguenza, sull'iscrizione all'Albo.

Sanzioni amministrative applicabili e relativi procedimenti sanzionatori

Tra le competenze degli Uffici che provvedono al rilascio dell'autorizzazione per l'esercizio della professione di trasportatore su strada e che gestiscono la tenuta del registro Elettronico Nazionale delle Imprese (REN), c'è anche l'avvio dei procedimenti per ciò che riguarda:

- la sospensione o revoca dell'autorizzazione per l'esercizio della professione (art. 13 del Regolamento (CE) n. 1071/2009). Esse vengono comminate ad un'impresa di trasporto di merci su strada qualora venga accertato che essa non sia più in grado di soddisfare anche solo uno dei requisiti (onorabilità,

idoneità professionale, idoneità finanziaria, stabilimento).

- le amministrative pecuniarie previste dall'articolo 19 del decreto legislativo 22 dicembre 2000 n. 395, cioè le sanzioni previste per la violazione degli obblighi di comunicazione.

Ambito delle competenze a decidere su eventuali ricorsi

E in caso di ricorsi, a chi spetta la decisione?

Il Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori decide sui ricorsi proposti dagli interessati avverso i provvedimenti adottati dagli Uffici della Motorizzazione Civile in materia di:

- iscrizione;
- sospensione;
- cancellazione dall'Albo;
- radiazione dall'Albo;
- applicazione delle sanzioni disciplinari.

In questi casi, le decisioni del Comitato centrale sono definitive e devono essere rese note sia al ricorrente sia all'Ufficio della Motorizzazione civile competente.

I provvedimenti definitivi di cancellazione, radiazione e sospensione dall'Albo sono comunicati al competente Ufficio della Motorizzazione civile per la revoca o la sospensione dell'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori.

Questo finché il richiedente si trova nel sub-procedimento attivato con la domanda per l'iscrizione all'Albo.

Le cose cambiano, invece, nel momento in cui il soggetto interessato sia iscritto all'Albo e abbia avviato il procedimento per l'iscrizione al REN (richiedendo, cioè, l'autorizzazione per l'esercizio della professione).

Da questo momento le decisioni rientrano nelle competenze delle Direzioni generali territoriali.

Nel dettaglio, sui ricorsi presentati avverso provvedimento di:

- rigetto della domanda di rilascio dell'autorizzazione;
- sospensione e revoca dell'autorizzazione per l'esercizio della professione;
- dichiarazione di inidoneità del gestore;
- dichiarazione di perdita dell'onorabilità da parte degli altri soggetti.

Riduzione pedaggi, ecco le disposizioni

Stabilite le procedure per la riduzione compensata dei pedaggi

Il 15 giugno il Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto ha dato avvio - tramite la delibera 06/16 - alla **presentazione delle domande per ottenere il beneficio della riduzione compensata dei pedaggi autostradali per l'anno 2015** (art. 45 Legge 23 dicembre 1999, n.488).

La comunicazione è presente sul nuovo sito dell'Albo.

Come si procede per fare domanda?

Bisogna utilizzare l'apposito applicativo presente sul portale dell'Albo, servendosi delle istruzioni contenute nel manuale d'uso (sezione "pedaggi").

Il procedimento si suddivide in due fasi:

1. prenotazione della domanda, finalizzata all'inserimento dei dati identificativi del soggetto richiedente e dei codici cliente ad esso imputabili, per come rilasciati dalla società di

gestione dei pedaggi;

2. presentazione della domanda, finalizzata all'abbinamento dei codici cliente con i codici supporto di rilevazione dei transiti con i veicoli utilizzati per i transiti.

Le scadenze sono le seguenti:

- fase 1: dalle ore 9,00 del 22 giugno 2016 e fino alle ore 14,00 del 13 luglio 2016;
- fase 2: dalle ore 9,00 del 21 luglio 2016 e fino alle ore 14,00 del 31 agosto 2016.

Doverosa però una puntualizzazione.

Nel corso della prima fase della procedura, ovvero quella di "prenotazione della domanda", sarà richiesto - come detto - di inserire all'interno del sistema i codici cliente.

Di cosa si tratta?

Sono i codici identificativi del rapporto

contrattuale con le società di gestione dei transiti autostradali.

Bisogna fare molta attenzione a questo inserimento.

Infatti nella seconda fase di "presentazione della domanda" saranno presi in considerazione, ai fini del rimborso, solo i codici cliente che risulteranno inseriti precedentemente e che in seguito non sarà più possibile modificare.

Il numero indicato per ricevere assistenza dall'help desk del portale è 800232323.



Rimborso accise aprile-giugno 2016

Come richiedere il rimborso accise sul gasolio consumato

Dal 20 aprile, nuove modalità di svolgimento degli esami di revisione della patente di guida e della Carta di Qualificazione del Conducente.

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

Entro il 1° agosto 2016, gli esercenti di attività di autotrasporto merci con veicoli di massa complessiva pari o superiore a 7,5 ton possono presentare la dichiarazione utile alla fruizione del beneficio in essere, facendo riferimento ai consumi di gasolio effettuati tra il 1° aprile e il 30 giugno 2016. L'Agenzia delle Dogane ha stabilito che l'importo rimborsabile è pari a:

- € 214,18609 per mille litri di gasolio,



in relazione ai consumi effettuati tra il 1° aprile e il 30 giugno.

I crediti sorti con riferimento ai consumi relativi al primo trimestre dell'anno 2016 potranno essere utilizzati in compensazione entro il 31 dicembre 2017. Da tale data decorre il termine per la presenta-

zione dell'istanza di rimborso in denaro delle eccedenze non utilizzate in compensazione, la quale dovrà essere presentata entro il 30 giugno 2018. Per la fruizione dell'agevolazione tramite Mod. F24 deve essere utilizzato il codice tributo 6740.

 **SACED**
ambiente & energia

carte
carburante

carte
prepagate

buoni
car wash*

dalla parte
dell'ecologia

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

* disponibili solo nell'impianto di Boves

sconti riservati a tutti i soci Assotrasporti

Via Santuario 18/C, Boves (CN)

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

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

Fraz. Gamellona 10, Sale San Giovanni (CN)

Via Valle Grana 16, San Rocco Bernezzo (CN)

www.saced.com

Furti e rapine, nasce l'Osservatorio nazionale

Sottoscritto un Protocollo d'Intesa per arginare il fenomeno

Recentemente a Roma, presso il Gabinetto del Ministro dell'Interno e alla presenza del Ministro Angelino Alfano è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa per l'istituzione dell'"Osservatorio nazionale sui furti e le rapine in danno di autotrasportatori".

Firmatari del documento il Capo della Polizia - Direttore Generale della Pubblica Sicurezza Alessandro Pansa, il Presidente del Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori Teresa Di Matteo, il Presidente di Anas S.p.A. Gianni Vittorio Armani, il Presidente di Aiscat (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori) Fabrizio Palenzona e il Direttore Generale di Ania Dario Focarelli.

L'obiettivo?

Istituire, presso la Direzione Centrale della Polizia Criminale, **un Osservatorio finalizzato a individuare strategie mirate per la prevenzione e per il contrasto dei furti e delle rapine che colpiscono gli autotrasportatori**, oltre a promuovere

nuove iniziative di polizia partecipata.

L'accordo sottoscritto avrà durata biennale.

L'organismo sarà presieduto dal Vice Direttore Generale della P.S. - Direttore Centrale della Polizia Criminale e sarà composto da rappresentanti dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, del Corpo Forestale dello Stato, della

Direzione Centrale della Polizia Criminale, della Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato, della Direzione Centrale Anticrimine della Polizia di Stato, del Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, dell'Anas S.p.A., dell'Aiscat e dell'Ania.



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

Il Mit firma un nuovo Decreto

Nel testo si parla delle risorse destinate all'autotrasporto

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio ha firmato il Decreto interministeriale che prevede **l'aumento da 60 a 70 milioni di euro delle risorse destinate alla deduzione forfettaria delle spese non documentate del settore dell'autotrasporto**, nonché il Decreto ministeriale



per **l'attuazione delle misure in favore della formazione professionale**.

Lo ha reso noto il Ministero tramite un comunicato presente sul proprio sito.

“Abbiamo liberato risorse per il settore dell'autotrasporto. Manteniamo gli impegni, riduciamo di fatto i costi e sosteniamo concretamente il comparto” sono state le parole del Sottosegretario Simona Vicari.

“A seguito di un intenso impegno dell'Amministrazione e di una costante interlocuzione con il Ministero dell'Economia e delle Finanze - ha proseguito - con la firma dei provvedimenti da parte del Ministro consolidiamo e rilanciamo l'iter per l'effettiva utilizzazione delle risorse per il settore dell'autotrasporto di merci, finalizzate anzitutto alla ridu-

zione dei costi di esercizio delle imprese meno strutturate. Saranno disponibili, in tempi rapidi, per le imprese le procedure necessarie per la presentazione delle domande per l'ottenimento dei benefici previsti dalla Legge di stabilità di quest'anno”.

Infine il Sottosegretario Vicari ha dichiarato che “il lavoro svolto in questi mesi non costituisce un punto di arrivo, ma ci spinge ad un impegno sempre più proficuo per la risoluzione delle questioni che interessano il settore, prima tra le quali l'attuazione delle disposizioni normative relative alla decontribuzione e agli incentivi in favore del trasporto intermodale, misure attualmente in corso di definizione anche a livello comunitario”.

Multe, dove vanno a finire i soldi?

Il Ministro Delrio dice la sua sugli introiti provenienti da multe

Che fine fa il denaro derivante dalle multe inflitte ai guidatori? Ogni anno i comuni hanno il dovere di inviare al Ministero di Infrastrutture e Trasporti la rendicontazione di quanto incassato attraverso questa procedura.

Il 50% delle entrate, poi, è destinato a:

- sicurezza delle infrastrutture stradali;
- segnaletica;
- potenziamento delle attività di accertamento delle infrazioni.

Non sempre tutto ciò accade, tant'è che **il Governo è deciso ad intervenire**. “Le multe non possono essere un mezzo per fare cassa e far quadrare i bilanci”.

Queste le parole del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, nel corso del question time alcune settimane fa alla Camera.

Tra i diversi temi all'ordine del giorno, infatti, c'era un'interrogazione proprio

inerente alla destinazione dei proventi che derivano dalle multe comminate per violazioni del Codice della strada.

A questo proposito il Ministro ha sottolineato come - assieme al Ministro dell'Interno - si stia predisponendo uno schema di Decreto per “rendere più

stringente la rendicontazione dell'ammontare complessivo dei proventi”.

E proprio in questo provvedimento, stando alle parole di Delrio, è prevista la revisione delle modalità di utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative.



Sistri, un "taglieggiamento" da 170 milioni

Il sistema di tracciabilità dei rifiuti resta un problema insoluto

Pubblichiamo il contributo trasmessoci da Valerio Mingarelli, addetto stampa dell'On. Patrizia Terzoni (M5S).

Viene illustrata la situazione legata sistema di tracciabilità

dei rifiuti, affrontato anche a pagina 4.

Un'opportunità divenuta però problema, un sistema mai funzionante che da anni pesa sulle imprese che operano nel settore.

Un salasso da quasi 170 milioni di euro. Se ad essi vengono aggiunti i cinque milioni "chiesti" per l'avvio del progetto, la cifra sale a 174 e spiccioli.

È questo l'esborso complessivo che le imprese impegnate nel ciclo dei rifiuti si sono dovute sobbarcare dal 2007 ad oggi per il Sistri, l'ormai tristemente noto "Sistema di tracciabilità dei rifiuti", annunciato in pompa magna quasi dieci anni fa dal Ministero dell'ambiente e rivelatosi poi soltanto **una pesante zavorra economica per gli operatori del settore.**

"Un taglieggiamento a tutto tondo - è il pensiero dell'On. Patrizia Terzoni (M5S) - per usufruire di un servizio che doveva entrare a pieno regime nel 2009 ma che in realtà, tra errori di valutazione, tecnologie superate e continui rimandi, non ha mai funzionato. Senza tanti giri di parole, si tratta di un imbroglio di proporzioni bibliche, che ormai stiamo denunciando da anni".

Dopo un ordine del giorno presentato proprio dall'On. Terzoni e da altri portavoce alla Camera dei Deputati del Movimento 5 Stelle, recentemente il Ministero ha trasmesso al Parlamento una relazione dettagliata sulle risorse erogate dallo Stato per la realizzazione del sistema, con tanto di fatture contestate alla Selex SpA.

Quella stessa Selex SpA (controllata di Finmeccanica) ora in dismissione, che però continua ad avere "le chiavi" del sistema, nonostante i ripetuti flop in sede di messa a punto del servizio e le numerose indagini che hanno visto per protagonisti i suoi dirigenti. Proprio dal rapporto tra Stato e Selex SpA bisogna partire per fare chiarezza.

Il Ministero dell'ambiente ha versato all'azienda poco più di 94 milioni nel periodo 2009-2015, che diventano quasi 100 se aggiungiamo i cinque già citati per imbastire il tutto. Però i debiti accumulati dal dicastero di Gian Luca Galletti



nei confronti dell'impresa si aggirano intorno ai 233 milioni, molti dei quali naturalmente contestati dai dirigenti del Ministero di via Cristoforo Colombo. "Quello che però non torna - ammonisce l'On. Terzoni - nel computo della vergognosa girandola di milioni di euro intorno all'abnorme pasticcio, è questo: se le imprese del settore hanno versato al Ministero 174 milioni, e quest'ultimo alla Selex SpA ne ha elargiti poco meno di 100, che fine hanno fatto gli altri?"

È questo il quesito principe dell'interpellanza urgente che ho presentato di recente a nome del Movimento 5 Stelle". A fine maggio è stato pubblicato in Gazzetta il nuovo regolamento del Sistri, diventato effettivo a partire dall'8 giugno. Intanto, però, **l'ammontare dei debiti contratti dallo Stato cresce di giorno in giorno:** tra rinvii e proroghe, nonostante il bando della Consip, il nuovo corso stenta a vedere la luce. C'è inoltre il rischio di incappare in una replica del caos visto con la Selex SpA, considerato come funziona il sistema degli appalti in Italia. Di certo c'è solo il rapporto ministeriale, i cui numeri fanno venire i brividi: i soli costi fissi avrebbero dovuto portare oltre 200 milioni di euro nelle casse della Selex SpA nel solo periodo di naturale durata del contratto (dal dicembre 2009 al novembre 2014). Il Ministero contesta fat-

ture per oltre 192 milioni di euro in questo solo segmento, quelle della Selex SpA ammontano a quasi 294. **Questo stato di cose rischia di trascinarsi ancora per mesi, se non per anni.** La Selex SpA ora è in liquidazione, ma continua a gestire la piattaforma informatica del servizio. L'Agenzia per l'Italia Digitale aveva fissato in 58 milioni la cifra congrua che lo Stato avrebbe dovuto versare alla società, ma nella realtà dei fatti lo Stato ne ha versati molti di più. C'è da scommettere che tra ricorsi vari la Selex SpA non molterà tanto facilmente.

"La situazione - prosegue l'On. Terzoni - è quanto mai scivolosa. Abbiamo un vecchio corso da chiudere, tra soldi che mancano e recriminazioni, e ne abbiamo uno nuovo da aprire nella totale incertezza.

Già, perché le domande senza risposta allo stato attuale sono svariate, e le ho ribadite nel testo di un'interrogazione: come sarà gestito il servizio nel momento in cui subentrerà la nuova ditta appaltatrice? Nel nuovo contratto viene sottolineato che il vecchio sistema può anche non essere preso in carico e costruirne uno completamente nuovo: sarà davvero così? Durante tutto questo periodo di incertezze e intoppi certi, le aziende dovranno continuare a pagare?"

A tutti questi interrogativi serve una risposta. Urgente".

Transpotec Logitec, fervono i preparativi Comincia a prendere forma l'attesissimo evento di febbraio

La marcia verso la prossima edizione di **Transpotec Logitec**, la manifestazione di riferimento del settore trasporti organizzata da Fiera Milano e **in programma a Veronafiere dal 22 al 25 febbraio 2017** - della quale Trasportonotizie sarà media partner - avanza di buon passo.

A otto mesi dalla manifestazione, quasi metà della superficie disponibile è già occupata e l'appuntamento fieristico mostra un interessante trend di crescita, confermando la tendenza di un mercato entrato dall'inizio dell'anno in un periodo di netta ripresa in ogni comparto.

In questo clima di ottimismo Transpotec risponde all'esigenza, fortemente sentita dal comparto, di un momento di incontro concreto, dove produttori e operatori possano mettere a confronto proposte e soluzioni, sviluppate all'insegna di un autotrasporto sempre più sostenibile, tecnologico e competitivo.

Lo hanno già compreso numerosi keyplayer internazionali, che hanno scelto la manifestazione per presentare le loro innovazioni in ogni comparto.

Così, mentre la maglia espositiva si va componendo, si delineano alcuni **punti di forza della prossima edizione di Transpotec**: ampia e variegata sarà in particolare l'offerta di rimorchi, allestimenti e componentistica nel campo della temperatura controllata, un comparto che punta ad offrire performance



qualitativamente alte insieme a consumi energetici ridotti.

Sostenibilità e attenzione all'ambiente saranno anche al centro dell'offerta dei fornitori di carburanti e additivi, attenti a mettere a disposizione degli operatori prodotti ad alte prestazioni, ma sempre più efficaci nella riduzione delle emissioni e rispettosi dell'ambiente.

Anche la componentistica troverà ampio spazio grazie a una novità assoluta: l'Aftermarket Village, un'area espressamente dedicata all'offerta degli accessori e dei ricambi per truck, pensata per i professionisti che operano nel campo della manutenzione dei mezzi.

Oltre all'ampia offerta espositiva, si de-

linea anche una interessante proposta di eventi ed esperienze, tutti diretti a dare agli operatori in visita strumenti di conoscenza in più circa prodotti e servizi.

Insieme a partner di primo livello - editori, associazioni, istituzioni - saranno infatti realizzate numerose iniziative espositive tematiche: oltre all'aftermarket, ci sarà spazio per l'usato garantito e i servizi per gli autotrasportatori. Inoltre diversi award punteranno a identificare e valorizzare le best practice di imprese e operatori che si sono distinti per efficienza o con condotte sostenibili e rispettose dell'ambiente.

Non mancheranno i test drive, questa volta realizzati su percorso cittadino, momenti formativi e di aggiornamento professionale, oltre a iniziative di intrattenimento che daranno spazio alla passione per i giganti della strada.

Tra le opportunità offerte da Transpotec 2017, non va infine dimenticata la contemporaneità con SaMoTer, International Earth Moving and Building Machinery Exhibition (triennale), manifestazione di Veronafiere punto di riferimento per le macchine da costruzioni, che offrirà agli operatori in visita la possibilità di fruire di un'offerta ancora più ampia, con un unico ingresso.

Transpotec è dunque pronto a tracciare la rotta dello sviluppo per tutto il settore.



Dedicato a chi ha fatto molta strada



sferica.net

TRANSPOTEC
LOGITEC
SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 22-25 febbraio 2017

www.transpotec.com



Located in

Co-located with

In partnership with

Organized by



TruckEmotion, cominciano l'allestimento È partito il conto alla rovescia per la nuova edizione

La quinta edizione di **TruckEmotion & VanEmotion**, la manifestazione nazionale dedicata al mondo dell'autotrasporto, riaccende i motori con un programma rafforzato e un team in parte rinnovato. Meta finale, come sempre, è l'**Autodromo nazionale di Monza**, la Scala dei motori.

Da venerdì 14 a domenica 16 ottobre 2016 il paddock lombardo sarà un trionfo di truck e van, punto di riferimento per gli addetti ai lavori e per tutti gli appassionati di motori.

Nel 2015, si sono registrate oltre 11.000 presenze, sono state ben 2.964 le prove effettuate in pista su veicoli industriali e commerciali (marchiati Scania, Iveco, Daf, Renault Truck, Fiat Professional, Mercedes-Benz, Nissan, Opel, Peugeot e Volkswagen), per un totale di 12.583 km percorsi, e 15 gli eventi tematici interni alla manifestazione.

Risultati importanti, che fanno da trampolino di lancio per l'edizione 2016.

Gli organizzatori sono già all'opera per elaborare **nuovi spunti tematici**, capaci di dar voce a tutta la complessità del trasporto merci, un settore trainante per l'economia del nostro Paese.

- Se l'anno scorso tema centrale è stato il trasporto di qualità degli alimenti - un focus, quello sul cibo, imprescindibile nell'anno di Expo Milano 2015 - quali saranno i temi forti di quest'anno? Lo scopriremo a breve. vengono svelati nuovi par-



- ticolari.
- Una prima anticipazione: nella quinta edizione le aree espositive e i test drive saranno affiancati dai "focus on".
- Che cosa sono?
- Si tratta di momenti e spazi di approfondimento grazie ai quali aziende e visitatori potranno esplorare tematiche di massima attualità e interesse.
- I cinque focus on saranno ospitati in cinque dome, nei quali aziende e associazioni di settore mostreranno tecnologie e soluzioni utilizzando interazioni e dimostrazioni.
- I cinque dome saranno affiancati da workshop, durante i quali interverranno opinion leader di settore, mentre le aziende potranno raccontare le loro case history.
- I focus on saranno i seguenti:

- Customizzazione & Design: spazio dedicato alla progettazione dei veicoli "speciali" e alla customizzazione;
- Safety e Wellness: obiettivo puntato sulle soluzioni on board per la sicurezza attiva e il benessere del conducente;
- Connectivity & Telematics: area dedicata alle soluzioni di connessione tra veicolo e infrastruttura di gestione, baricentrica rispetto a tutti gli altri focus on;
- Cool & Freeze: focus dedicato ai veicoli soggetti a stringenti requisiti di temperatura: dagli alimenti ai farmaci ai cosmetici;
- Log App: di scena le applicazioni software per la gestione della logistica delle merci.

Vi anticipiamo che Trasportonotizie sarà nuovamente media partner dell'evento.



truck **Emotion**[®] van **Emotion**[®] car **Emotion**[®]



L'emozione si fa strada



Prova gratis i tuoi mezzi preferiti
iscriviti online su:

www.truckemotion.it

segreteria@truckemotion.it



AUTODROMO NAZIONALE MONZA

2016 14/15/16
OTTOBRE



Casa Editrice *la fiaccola* srl

Follow us on



A settembre il Forum Internazionale

Si terrà a Milano uno degli appuntamenti fissi per l'autotrasporto.

Torna a Fiera Milano il **Forum Internazionale della Logistica e dell'Autotrasporto**, appuntamento ormai consolidato negli anni in cui non c'è Transpotec, per offrire al comparto un momento strategico di incontro sulle problematiche più urgenti del settore.

L'appuntamento è per il 16 settembre 2016, nella Sala Martini del Centro Congressi Stella Polare a Rho, e coinvolgerà le Istituzioni a tutti i livelli e i maggiori rappresentanti della filiera come opportunità per riflettere sulle grandi dinamiche dell'autotrasporto e della logistica, tra riforme normative, necessità del mercato, vecchi problemi e nuove sfide.

Organizzato da Transpotec in collaborazione con la rivista *Vie&Trasporti*, l'incontro, dal titolo "Siamo Sistema. Autotrasporti, interporti, logistica: verso una grande integrazione", propone un confronto aperto tra aziende e istituzioni sulla grande sfida dell'integrazione, nell'ottica di una maggiore redditività di un settore che è sempre più strategico per il Sistema Paese.

"Come organizzatori di Transpotec, che è tornato ad essere evento di riferimento italiano del comparto, la nostra mission è certamente favorire il business e creare occasione di crescita sul mercato per le imprese, ma anche supportare il settore nell'evoluzione e nello sviluppo di relazioni proficue tra i suoi maggiori rappresentanti, offrendo momenti utili a renderlo più compatto, sinergico e competitivo nel mondo" spiega Roberto Rettani, Presidente di Fiera Milano.

"È questo lo spirito con cui accogliamo il Forum, strumento di sviluppo che ci offrirà spunti importanti in vista della prossima edizione di Transpotec, nel 2017, utili per offrire una manifestazione ancora più vicina alle esigenze di tutti gli operatori".

Il trasporto delle merci e la logistica di un grande Paese come l'Italia, proteso nel Mediterraneo, servono al meglio la sua economia e la sua società solo se operano come un sistema, garantendo



la competitività.

Tutte le componenti, mobili e infrastrutturali, di gestione delle informazioni e delle comunicazioni, devono essere integrate senza soluzione di continuità, per fornire il servizio di portare una merce da A a B nella maniera più economica, efficiente e veloce possibile.

L'intermodalità è per l'Italia non più solo un obiettivo futuro, ma "il" modo di pensare il trasporto delle merci, una realtà che si sta riflettendo a livello associativo ed istituzionale.

Il Forum Internazionale della Logistica e dell'Autotrasporto vuole riflettere e fare il punto su questa realtà, dando voce ai rappresentanti di chi fornisce ed utilizza gli strumenti ed i servizi per il trasporto intermodale, nel più ampio universo della logistica.

Il Sistema parlerà in prima persona con illustrazione di scenari, tendenze macro e micro, esperienze del lato domanda e offerta, del mondo dei prodotti e dei servizi, dei veicoli e delle infrastrutture.

Le associazioni di categoria e le istituzioni, chiamate a guidare la sempre

maggiore integrazione intermodale del sistema, in cui ogni componente possa operare al meglio, interverranno per illustrare le linee guida su cui si muovono e si muoveranno nel prossimo futuro.

Il Forum consentirà di individuare opportunità, criticità, problemi e buone pratiche e costituirà un'occasione per raccogliere le tematiche che saranno poi ulteriormente sviluppate durante l'incontro previsto il secondo giorno di Transpotec, attraverso un momento di riflessione sinergico con la manifestazione in corso.

Per questo, l'incontro di settembre rappresenta un importante avvio della discussione che troverà completamente durante Transpotec, in programma a Veronafiere dal 22 al 25 febbraio 2017. Tutte le informazioni sul programma e l'opportunità di registrarsi online per partecipare saranno presto disponibili su www.transpotec.com.

Anche in occasione del Forum Internazionale della Logistica e dell'Autotrasporto di settembre, **TN-Trasportotizie sarà tra i media partner dell'evento.**

Cronotachigrafo, ore di guida e di riposo: norme e obblighi

Ecco il corso di formazione per evitare sanzioni.

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

I punti più significativi presenti nel Regolamento riguardano l'attribuzione di responsabilità in caso di violazioni (art. 33). Con le nuove disposizioni, infatti, le imprese di trasporto hanno l'obbligo di:

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

Qualora vengano meno questi punti, le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai loro conducenti o dai conducenti sottoposti a loro disposizione. Tuttavia, come specifica il Regolamento, gli Stati membri possono decidere, con normative nazionali, di at-

tribuire la responsabilità alle imprese solo quando queste:

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

In attesa di un Decreto - prossimo all'uscita - che precisi meglio le disposizioni applicabili in Italia, il Regolamento è di fatto in vigore. Tutto questo va ad aggiungersi alle responsabilità legate al rispetto delle norme su tempi di guida e di riposo (D.Lgs. 234/07 - Reg. UE 165/14). Come fare chiarezza, mettersi in regola con i nuovi obblighi ed evitare spiacevoli sanzioni? Ecco la soluzione. Proseguono infatti i corsi di formazione organizzati da Assotrasporti e UN.I.COOP, in collaborazione con Driverpeople, UN.I.COOP e Grow-Up. Si tratta di un corso di forma-



zione a livello nazionale, che ha l'obiettivo di aggiornare il personale addetto alla guida di veicoli muniti di cronotachigrafo sulla normativa comunitaria e nazionale, che regola i tempi di guida e di riposo e il corretto uso dello strumento. È previsto il rilascio di un attestato finale. In questo modo sarà possibile per le aziende assolvere all'obbligo di formazione dei propri conducenti presente nel Regolamento.

Per maggiori informazioni sul corso di formazione:

Consorzio Grow-Up

Tel: +39 (011) 0714322 - Email: preventivfp@grow-up.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

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.



editorialewinner ... al servizio di chi lavora.

LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

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

IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE A SALVATORE, AUTOTRASPORTATORE DELLA PROVINCIA DI PISA: "LA CORSA A RIBASSO DANNEGGIA LA NOSTRA CATEGORIA!"

Mi chiamo Salvatore e sono titolare di un'azienda toscana di autotrasporto in provincia di Pisa. Lavoro in questo settore dal 1988 e ho tre dipendenti a carico.

Trasportiamo prodotti di vario genere, utilizzando anche camion ribaltabili e operiamo nel Centro/Nord Italia.

Noi autotrasportatori la crisi l'abbiamo sentita eccome.

Prima si lavorava regolarmente tutti i giorni, mentre oggi quando si arriva verso il 15/20 del mese i viaggi cominciano a scarseggiare.

I committenti infatti, tendono ad aspettare il mese successivo così da allungare i tempi di pagamento e questa abitudine colpisce soprattutto i piccoli trasportatori. Molte volte capita perfino di non venire pagati affatto e di fare il lavoro "a vuoto", rendendo così irrecuperabili i costi sostenuti da noi autotrasportatori. Le grandi aziende non hanno di questi problemi.

I costi di esercizio indicativi pubblicati dal Ministero non servono a nulla in quanto non sono minimamente rispet-

tati.

Il prezzo lo fa il mercato e va a finire che **si crea una corsa al ribasso per accaparrarsi il lavoro.**

Questo è sbagliato perché oltre ad indebolire la nostra categoria, perdiamo anche quel poco guadagno che si otterrebbe.

Ci si danneggia a vicenda ed è un grosso danno!

Io che ormai sono nell'ambiente da anni ho capito che **non ha senso andare a ribassare i costi.**

Personalmente sto collaborando con altri trasportatori in modo da poter lavorare a condizioni accettabili: quando vengono nella mia zona, assegno loro alcuni viaggi, viceversa quando sono io a trovarmi nelle loro zone, sono loro a lasciare viaggi a me.

È meglio favorire un altro collega trasportatore e cooperare, anche a costo di rinunciare a qualche viaggio.

In questo modo il servizio viene fatto adeguatamente, non si perde il cliente, si crea un legame solidale con altri autotrasportatori e i costi rimangono accettabili.

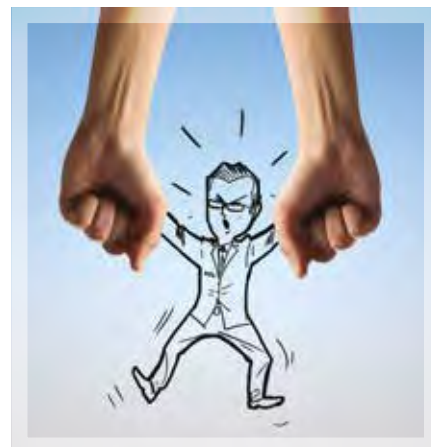
Bisogna collaborare in maniera seria.

Il problema però è proprio questo, non c'è serietà in molte delle persone che fanno il mestiere di trasportatore.

Resta un'altra grande piaga nel nostro lavoro: **la mancanza di controlli sui vettori stranieri**, che determina una concorrenza sleale tale da mettere in grande difficoltà il settore.

Durante le festività, quando ci sono i divieti di circolazione, se si guarda ci sono solo stranieri in viaggio.

Gli italiani devono fermarsi, loro no.



E la cosa che fa più arrabbiare è che non vengono in Italia per trasportare da o per l'estero, ma fanno i viaggi interni al nostro Paese e di fatto portano via il lavoro a noi trasportatori italiani.

Moltissime aziende di trasporto italiane delocalizzano la propria sede all'estero, per sfruttare questo escamotage assumendo stranieri, che poi vivono letteralmente sul camion. Diventa veramente la loro casa. È una concorrenza estremamente sleale.

E **il Governo dovrebbe far di più**, se non altro fermarli e intensificare i controlli, perché c'è troppa disparità.

Le aziende che fanno cabotaggio in maniera illegale, quelle andrebbero penalizzate e fermate!

L'italiano in qualche modo paga, è costretto. All'estero invece cambiano magari ragione sociale e sparisce tutto. Mai nessuno paga.

Purtroppo al giorno d'oggi, se escludiamo chi effettua trasporti di nicchia o le grandi aziende, l'autotrasportatore italiano è in serissima difficoltà.

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

Pesatura container, siamo alla farsa!

Bisogna agire subito in difesa del nostro settore.

Pochi giorni dopo l'entrata in vigore delle nuove disposizioni sulla pesatura dei container il settore dell'autotrasporto è già in ginocchio.

Dal 1° luglio 2016 per il caricamento su una nave da esportazione di un container confezionato è obbligatorio che quest'ultimo abbia un peso verificato (VGM), da esibire sia all'operatore della nave sia al terminale marittimo.

Fin qui nessun problema, non fosse che mancano strutture adeguate per adempiere ai nuovi obblighi.

Sembra di essere tornati indietro di 40 anni per ciò che concerne i servizi agli autotrasportatori, quando per le operazioni di carico/scarico delle merci containerizzate si stava tutti in fila ad aspettare il proprio turno con i documenti in mano.

Tutto dovrebbe essere gestito per via telematica molto rapidamente, con l'utilizzo delle ultime tecnologie disponibili e di adeguate tecniche "aziendali" di organizzazione, ma non è così.

Il certificato VGM giunge spesso in ritardo agli operatori delle navi, addirittura dopo l'arrivo del camion stesso.

Il documento, poi, deve essere mandato al terminale marittimo, causando un ulteriore prolungamento dei tempi di attesa. Per non parlare dei giorni festivi, che potrebbero accentuare il problema.



E gli autotrasportatori?

Sono **costretti ad aspettare ore e ore al porto, in condizioni di estremo disagio**.

Spesso non viene neppure fatta distinzione tra chi deve effettuare la pesatura presso il porto e chi invece possiede già il certificato, avendola effettuata in altra sede.

Ciò comporta un prolungamento dei tempi di consegna e, di conseguenza, un aumento esorbitante delle spese del servizio di trasporto.

Basti pensare a coloro che, terminate le ore di impegno giornaliero a causa delle code ai porti, hanno dovuto lasciare il camion parcheggiato nel piazzale a lungo prima di poter ripartire.

Il tutto determina stress per i trasportatori e ritardi nelle consegne, mettendo a rischio anche la sicurezza stradale. Il caso più eclatante c'è stato al porto di La Spezia: code fino a 4 ore e tempi di attesa infiniti. Il problema interessa tutta Italia e occorre agire celermente.

Assotrasporti ritiene che si debbano trovare soluzioni immediate.

All'interno delle automobili moderne, dopo pochi metri si aziona la chiusura automatica e nessuno può più accedere dall'esterno, fino all'arrivo.

Così dovrebbe funzionare anche con i camion che giungono presso il porto: merce caricata, pesata, controllata.

Rapidamente e senza intoppi, in modo che il trasportatore non debba più pensarci fino alla destinazione finale (a meno di controlli doganali a campione). I tempi sono mutati e se le Istituzioni non si sono adeguate al cambiamento, è bene che corrano presto ai ripari per dirimere la questione.

Perché a pagare, alla fine, è sempre il piccolo autotrasportatore.

Anche gli operatori del settore marittimo, in particolare Assagenti, sono già intervenuti per denunciare il problema.

È auspicabile un'unione di forze e intenti per supportare la Pubblica Amministrazione nel risolvere questa situazione. **Assotrasporti con i propri tecnici sta lavorando per proporre soluzioni innovative** per arginare il disagio, l'ennesimo che, ancora una volta, colpisce un settore già in grande crisi come quello dell'autotrasporto.

Su assotrasporti.eu trovate maggiori dettagli sulle proposte Assotrasporti per la ripresa del settore.

Avete idee da proporre?

Contattate Assotrasporti:

Email info@assotrasporti.eu

Tel. 348 8827231

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



BLOCCHIAMO 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

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



Dr. PAOLO FERRARIS

LAVORO

Laureato in Economia, svolge la professione di commercialista in Asti dal 2014, con particolare riguardo alle imposte dirette ed al contenzioso tributario. È insegnante di Economia aziendale nella scuola secondaria.

TASSAZIONE DELLE PLUSVALENZE IN CASO DI CESSIONE DI UN'AZIENDA

Un tema sempre spinoso per la sua complessità è quello della **tassazione delle plusvalenze che maturano nel caso di cessione dell'azienda.**

Innanzitutto con cessione d'azienda (o ramo di essa) intendiamo la vendita non di singoli beni, ma di un insieme di essi che, legati da un'unica organizzazione, consentono il proseguimento dell'attività presso un terzo soggetto acquirente. Pertanto la cessione di un autocarro non rientra in tale disciplina, mentre lo sarà la cessione non solo del parco automezzi, ma anche dai lavoratori dipendenti, dei crediti e dei debiti esistenti.

La plusvalenza che si genera in capo al cedente sarà data dalla differenza positiva tra il valore di cessione ed il patrimonio netto aziendale, ossia la diffe-

renza tra le attività e le passività. Esempio:

ATTIVO

- automezzi: 1.000.000;
- attrezzature: 150.000;
- crediti: 50.000;
- totale attivo: 1.200.000.

PASSIVO

- fondo automezzi, ammortamento: 400.000;
- fondo attrezzature, ammortamento: 100.000;
- mutui passivi: 400.000;
- patrimonio netto: 300.000.

La cessione avviene a 400.000 euro. La plusvalenza che si realizzerà sarà pari a 100.000 euro.

Com'è tassata tale plusvalenza? La risposta dipende dalla tipologia del cedente.

a) imprenditore individuale che cede l'unica azienda

È il caso dell'autotrasportatore che vende l'azienda e cessa completamente l'attività imprenditoriale.

La regola è quella prevista dall'art. 67 lett. h) del Tuir per cui è un reddito diverso soggetto a Irpef, in quanto non è considerabile reddito d'impresa.

Ciò è decisamente penalizzante nel caso di plusvalenze cospicue in funzione della progressività dell'imposta.

Pertanto se l'azienda è posseduta da almeno cinque anni è possibile optare per la tassazione separata (v. TFR) che comporta di essere assoggettati all'aliquota corrispondente alla metà del reddito complessivo nel biennio antecedente la vendita.

Per esempio se il contribuente aveva un reddito medio di 20.000 nell'anno n-1 e 25.000 nell'anno n-2, la plusvalenza sarà tassata con un'aliquota del 27%.

b) imprenditore individuale che cede un ramo d'azienda e rimane imprenditore con un altro ramo

È il caso di una ditta individuale che cede il ramo dei trasporti internazionali e prosegue l'attività soltanto nel trasporto nazionale, ovvero l'imprenditore che svolge attività in settori diversi (per esempio oltre all'autotrasporto svolge attività agricola).



Tale soggetto rimarrà imprenditore, per cui la plusvalenza sarà rientrata nell'alveo del reddito d'impresa.

Le possibilità perciò sono due: tassazione nell'anno del conseguimento ovvero rateizzazione nell'esercizio stesso e fino ai quattro successivi se l'azienda è posseduta da almeno tre anni (86 c.4 Tuir). La possibilità di "spalmare" la plusvalenza su più esercizi consente di ridurre l'aliquota marginale Irpef alla quale è soggetta, oltre a consentire di dilazionare l'uscita finanziaria.

Nel nostro esempio, a partire dall'anno n, fino all'anno n+4, ne imputerà una quota per 20.000 €.

c) società di persone (Snc, Sas)

Le società di persone subiscono un prelievo simile a quello del caso b), con l'unica considerazione che essendo composta da più soggetti, sarà imputata la plusvalenza pro-quota sul singolo socio.

d) società di capitali (Srl, SpA)

Tali società aventi personalità giuridica saranno tenute a pagare l'Ires proporzionale, mentre il socio sarebbe assoggettato all'imposta soltanto nel momento in cui vengono deliberate distribuzioni di riserve di utili.

Anch'esse possono usufruire della possibilità della rateizzazione della plusvalenza, art. 86.

In tal caso sarà necessario rilevare la fiscalità differita.

Ritornando all'esempio della tabella, la società potrà rateizzare la plusvalenza in cinque esercizi.

Nell'anno n rileverà un Ires di 5500 euro (27.5% di 20.000) e rileverà contabilmente ai sensi dell'OIC 25 imposte differite per 22.000 euro (27.5% dei restanti 80.000) che saranno pagate nei successivi esercizi:

Imposte differite (CE)	a
Fondo imposte differite	22.000

La plusvalenza non concorre a formare

la base imponibile ai fini Irap, in quanto si tratta di un ricavo di natura straordinaria.

Alcune brevi considerazioni circa le imposte indirette.

La cessione d'azienda è esclusa da Iva dall'art. 2, terzo comma Dpr 633/72, al contrario della vendita di singoli beni strumentali. Pertanto, in funzione dell'alternatività IVA-registro, è soggetta nella misura proporzionale del 3% a tale ultima imposta.

Importante ricordare che la base imponibile dell'imposta di registro non è il prezzo di cessione, bensì, se maggiore, il valore d'uso.

È il caso di un'azienda ceduta ad un prezzo inferiore a quello normale, per la quale l'Agenzia delle Entrate potrebbe contestare il valore di cessione.

In tali casi è necessario tenere adeguata documentazione per motivare il prezzo (calo dei ricavi negli ultimi esercizi, perdita di clienti, incremento dei costi operativi, ecc...).



SIMONE COGNO

LAVORO

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

WELLFARE AZIENDALE, APPROFONDIAMO IL TEMA DEI BENEFIT IN BUSTA PAGA

Il concetto di *welfare* deriva dalla locuzione verbale "passarsela bene" (*to fare well*).

In un contesto aziendale si intende per benessere la creazione di un clima positivo grazie anche a una serie di *benefit che migliorano il potere d'acquisto dei dipendenti*, utili per conciliare esigenze lavorative e produttive, con responsabilità familiari. La Legge di Stabilità 2016 torna a promuovere l'incentivazione del "welfare aziendale" con l'agevolazione delle prestazioni alternative al premio di produttività e redditività fino alla somma annua di 2.000 euro pro capite, elevabile a 2.500 euro in particolari condizioni di coinvolgimento paritetico dei lavoratori.

Le prestazioni alle quali si fa riferimento sono le seguenti:

- servizi di educazione e istruzione anche in età prescolare, compresi i servizi integrativi e di mensa a essi connessi;
- iscrizioni a rette per la frequenza di asili nido;
- attività di pre e post scuola;
- ludoteche (luoghi di intrattenimento per bambini per finalità didattiche) e centri estivi e invernali (colonie climatiche);
- utilizzo di strutture sanitarie;
- rimborsi chilometrici;
- iscrizioni a corsi extra professionali;
- utilizzo di case vacanza aziendali;
- borse di studio/rimborsi per frequenza alle scuole primarie,

secondarie, università, dottorato, conservatorio e master.

L'elenco suddetto può essere incrementato secondo le varie esigenze e sensibilità.

Per esempio, viene definito "**welfare in rosa**", quello destinato alle donne.

Si tratta di corsi di reinserimento al rientro della maternità, sportelli di supporto psicologico per le situazioni di disagio conseguenti alla nascita del figlio, parcheggi dedicati, flessibilità di orario, telelavoro e tutto ciò che può agevolare la donna - o anche il padre nei casi previsti dalla Legge - dopo una lunga pausa dai ritmi lavorativi.

Potranno certamente trovare il gradimento di un gran numero di dipendenti le agevolazioni per la fruizione dei servizi di assistenza ai familiari anziani o non autosufficienti. Le somme che vengono destinate a questi scopi non sono soggette ad oneri contributivi né fiscali, infatti l'azienda

può corrisponderle ai propri dipendenti e dedurli interamente dal reddito d'impresa.

L'agevolazione fiscale spetta a condizione che i servizi in questione derivino da una decisione volontaria del datore di lavoro o siano messi a disposizione di tutti i dipendenti o di categorie di essi.

La novità di quest'anno consiste nel fatto che i lavoratori potranno scegliere di rinunciare al godimento del premio di produttività in denaro eventualmente conseguito, chiedendo di ricevere in sostituzione un pacchetto di beni e servizi di *welfare* aziendale, senza versare su queste somme alcuna imposta.

È bene tenere conto che la scelta tra premio aziendale e pacchetto di *welfare* potrà essere esercitata solo entro i "paletti" previsti dalla Legge di Stabilità, e cioè:

- sottoscrizione di un accordo sindacale in merito al premio di

produttività;

- valore del premio, come già detto, non superiore a 2.000 euro lordi;
- reddito annuo del lavoratore nel corso dell'anno precedente non superiore a 50.000 euro lordi.

Il Decreto del Ministero del Lavoro che ha definito le regole attuative della riforma ha chiarito anche un aspetto

importante sul piano pratico: i datori di lavoro potranno riconoscere i servizi e i beni di *welfare* tramite appositi voucher, che i lavoratori potranno spendere per ottenere i beni e servizi previsti dal piano. I *voucher* dovranno avere un valore pari a quello dei beni e dei servizi erogati, non saranno cedibili a terzi e non potranno essere monetizzati.



Avv. PASQUALE DUI

LAVORO

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

SANZIONI E LICENZIAMENTI DISCIPLINARI, NELL'AMBITO DEL CCNL ASSOTRASPORTI-UGL

Uno degli elementi fondamentali che caratterizzano il rapporto di lavoro dipendente è costituito dal **potere disciplinare del datore di lavoro**.

Tale fondamentale potere, espressione dei poteri organizzativo e direttivo, trova il suo fondamento legale nell'art. 2106 Cod. Civ. e nell'art. 7, Statuto lavoratori.

Secondo queste norme, l'imprenditore, a seguito dell'inosservanza dei fondamentali doveri contrattuali del lavoratore, può applicare sanzioni disciplinari, in base alla gravità dell'infrazione.

Quando il licenziamento del lavoratore rientra nell'area cosiddetta soggettiva (contrapposta a quella c.d. oggettiva,

esaminata in parte in un intervento pubblicato in uno degli scorsi numeri del magazine) entra in funzione un regime procedurale di tutela, introdotto a suo tempo nel 1970 dallo Statuto dei Lavoratori ed integrato dalle previsioni dei contratti collettivi, **come quello Trasporto/Logistica, Assotrasporti-Ugl**.

In questo senso, deve ritenersi sempre assoggettato alla disciplina di tutela dell'art. 7 Statuto, il licenziamento per giusta causa o per giustificato motivo soggettivo, fondato sulla violazione da parte del lavoratore degli obblighi scaturenti dal rapporto di lavoro.

In altre parole, ogni qual volta il datore di lavoro reagisca con il licenziamento ad un inadempimento del lavoratore siamo di fronte ad un licenziamento

disciplinare: indipendentemente dal fatto che il codice applicato nell'azienda preveda o meno questa sanzione.

Ogni licenziamento fondato su un comportamento colpevole del dipendente, più o meno grave, deve essere dunque considerato disciplinare ai fini della relativa tutela.

Occorre quindi tenere in debito conto la fondamentale regola di condotta, per l'imprenditore o datore di lavoro, secondo la quale, di fronte a comportamenti poco ortodossi dei dipendenti o soci dell'impresa/cooperativa, la reazione, ove vi siano i presupposti per l'applicazione di una sanzione disciplinare o, peggio, data la gravità dei fatti, per un licenziamento, è quella di mantenere la calma ed evitare comportamenti impulsivi, quali l'allontanamento del collaboratore dalla azienda verbalmente o per iscritto, senza la previa procedura disciplinare.

Le conseguenze sarebbero alquanto

spiacevoli, oltre che economicamente gravose.

Meglio rivolgersi al consulente di fiducia, o all'associazione di categoria, per farsi guidare nell'attuazione del procedimento disciplinare.

La procedura legale di tutela (art. 7, Legge 300/1970) prevede i seguenti, necessari passaggi:

1. preventiva affissione del Codice Disciplinare, ovvero del riassunto di tutte le norme legali e contrattuali in materia di violazioni disciplinari e sanzioni applicabili (in particolare, le aziende che applicano il CCNL Assotrasporti-Ugl, devono esporre in bacheca o in luogo simile, le norme di Legge e, specificamente, il testo integrale dell'art. 54 CCNL, intitolato "Codice disciplinare", oltre ad altre disposizioni simili);
2. contestazione formale e scritta della violazione disciplinare, addebitata al lavoratore, con puntuale e precisa descrizione dei fatti;
3. concessione di un termine di cinque giorni di calendario, affinché il lavoratore possa presentare osservazioni e/o giustificazioni, eventualmente con l'assistenza di un funzionario sindacale;
4. successivamente, valutazione delle giustificazioni da parte dell'azienda e, a scelta, archiviazione del caso o adozione di un provvedimento disciplinare, da irrogare entro trenta giorni dalla scadenza del termine di cinque giorni per le difese, di cui al precedente punto n. 3.

In realtà, la procedura suddetta deve essere seguita non solo per la adozione di un licenziamento, ma anche per la



adozione di una sanzione disciplinare c.d. conservativa, che non comporta l'interruzione del rapporto.

L'elenco relativo del CCNL che stiamo commentando prevede:

- rimprovero verbale;
- rimprovero scritto;
- multa, non superiore a 4 ore di retribuzione;
- sospensione dal lavoro e dalla retribuzione, per un periodo non superiore a 7 giorni;
- sospensione dal lavoro e dalla retribuzione, per un periodo non superiore a 10 giorni;
- licenziamento.

È molto importante tenere ben presente che, per il licenziamento disciplinare, sono i contratti collettivi a determinare, molto spesso, i comportamenti che costituiscono necessario presupposto di questo grave provvedimento.

Un licenziamento irrogato per motivi non elencati nel CCNL, corre il serio rischio di venir considerato ingiustificato e, conseguentemente, assoggettato al regime indennitario esaminato

nell'articolo del numero scorso della Rivista, a cui rinviamo.

Il CCNL Assotrasporti-Ugl è particolarmente analitico nell'elencare le inadempienze del lavoratore possibili cause di licenziamento. Ecco l'elenco (sempre art. 54 CCNL per i dettagli):

- gravità o recidiva nelle mancanze previste per la sospensione da 8 a 10 giorni. Assenza ingiustificata per 5 giorni lavorativi o più;
- essere sotto l'effetto di sostanze alcoliche o droghe, durante l'espletamento di incombenze in materia di sicurezza sul lavoro o, comunque, per il personale viaggiante;
- furto o danneggiamento volontario di materiale dell'impresa/cooperativa;
- condanna a pena detentiva per azione commessa non in connessione con il lavoro;
- utilizzo improprio dei locali o delle attrezzature dell'impresa/cooperativa;
- abbandono del posto di lavoro che

Assotrasporti attraverso i suoi gruppi di acquisto offre alle Aziende

POLIZZE ASSICURATIVE A CONDIZIONI DI SICURO INTERESSE

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

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



implichi pregiudizio per l'incolumità delle persone, per la sicurezza degli impianti. Insubordinazione grave e/o reiterata verso i superiori;

- diverbio litigioso all'interno dell'impresa/cooperativa fra soci e/o lavoratori dipendenti.
- ogni altra mancanza di equivalente gravità.

Va ricordato che, nelle realtà aziendali piccole (fino a 15 dipendenti), la mancata osservanza della procedura disciplinare prima dell'adozione di un provvedimento espulsivo, non può mai determinare la reintegrazione del lavoratore interessato.

La tutela risarcitoria riservata a quest'ultimo si risolve in una duplice

forma, a scelta dell'impresa, la quale può (normalmente, escluse le ipotesi riferite a lavoratori licenziati con anzianità di servizio superiore a 10 anni) riassumere il lavoratore, o, alternativamente, pagare una indennità economica che deve essere determinata dal Giudice fra un minimo di 2,5 mensilità ed un massimo di 6 mensilità di retribuzione.



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.

L'ESPRESSIONE DI SCIOPERO NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO

L'espressione sciopero nell'auto-transporto, in particolare nei servizi pubblici essenziali, secondo la Legge italiana, fa riferimento all'**esercizio del diritto di sciopero**, in settori che offrono servizi indispensabili per garantire ai cittadini il godimento di diritti della persona costituzionalmente tutelati.

Dopo l'entrata in vigore della costituzione della Repubblica Italiana, per più di 40 anni il legislatore si è astenuto dal dettare una disciplina organica in materia, lasciando che supplissero le norme penali e l'interpretazione giurisprudenziale, ma ha solo avvertito il bisogno di

stabilire una disciplina specifica dello sciopero in settori di eccezionale delicatezza quali gli impianti nucleari (artt. 49 e 129 del D.P.R. 13 febbraio 1964 n. 185), il controllo del traffico aereo (art. 4 della Legge 23 maggio 1980 n. 242).

Solo con la Legge 12 giugno 1990, n. 146, si è emanata una specifica disciplina, che è tuttora in vigore con le modifiche apportate con la Legge 11 aprile 2000, n. 83.

Disciplina normativa

L'articolo 40 della Costituzione della Repubblica italiana del 1948 dispone che "il diritto di sciopero si esercita

nell'ambito delle Leggi che lo regolano". Nell'ambito quindi di un generale riconoscimento del diritto di sciopero, in rottura con l'impostazione antisindacale e repressiva del ventennio fascista, venivano comunque mantenute in vigore e richiamate dal testo costituzionale alcune norme del Codice Penale del 1930, gli articoli 330 e 333 del Codice Penale, che prevedevano i reati di abbandono - rispettivamente collettivo e individuale - di un pubblico servizio.

Tali norme tuttavia, come altre che vietavano lo sciopero sanzionandolo pesantemente, furono negli anni successivi ripulite dalla giurisprudenza della Corte costituzionale, che le armonizzò al nuovo ordinamento costituzionale democratico.

La Legge 146/90

Il primo articolo prevede un lungo elenco esemplificativo di attività nelle quali in caso di sciopero deve essere assicurata l'erogazione delle prestazioni qualificate come indispensabili dai contratti collettivi nazionali o, nei casi di lavoratori autonomi, professionisti e piccoli imprenditori, dai codici di autoregolamentazione di categoria.

Viene istituita apposita Commissione di garanzia per valutare l'idoneità degli accordi e può in caso negativo stabilire una regolamentazione medio tempore da mantenersi fino al raggiungimento di un accordo idoneo. Gli stessi contratti collettivi devono prevedere procedure di conciliazione e raffreddamento obbligatorie prima della proclamazione dello sciopero (art. 2.2), per il quale deve es-



sere dato preavviso di almeno 10 giorni e del quale devono essere indicate durata, modalità e motivazione (art. 2.1 e 2.5).

L'articolo 2, comma 2, della Legge prevede che le amministrazioni e le imprese erogatrici dei servizi concordino, nei contratti collettivi o negli accordi di cui al D.lgs 29/93 (e nei conseguenti Regolamenti di servizio), "le prestazioni indispensabili che sono tenute ad assicurare anche durante lo sciopero, nonché le procedure di mediazione e di raffreddamento obbligatorie da esperire prima della proclamazione dello sciopero".

In caso di mancata previsione nei suindicati accordi, la Commissione può indicare le prestazioni minime e le procedure di raffreddamento nel Regolamento provvisorio adottato con propria deliberazione (articolo 13).

Regolamento questo che, comunicato alle parti, è vincolante fino al raggiungimento di un accordo valutato idoneo dalla Commissione.

Quindi la Commissione, oltre ai poteri di controllo preventivo di cui all'articolo 13, comma 1, lettere b), c), d), e) ed f), ed ai poteri anche sanzionatori di cui alle successive lettere h) ed i), dispone di un vero e proprio potere normativo con cui colmare le lacune della disciplina pattizia.

Tale intervento postula una valutazione di inidoneità, da parte della Commissione, di un accordo stipulato tra le parti, nonché una successiva proposta sulla quale sindacati e rappresentanti dei datori di lavoro si devono pronunciare entro quindici giorni.

Nel caso in cui si riscontri una indispo-

nibilità delle parti a raggiungere un accordo, l'esercizio - da parte della Commissione - del potere di dettare una provvisoria regolamentazione è addirittura doveroso.

Conclusioni

È evidente l'opportunità di consentire un corretto bilanciamento fra il diritto di sciopero ed l'interesse dei cittadini ad un'adeguata tutela.

L'istituzione di una Commissione rappresenta un passo nella giusta direzione; tuttavia, ancora troppo spesso il suo lavoro viene reso inutile.

È auspicabile un maggior utilizzo delle sanzioni a disposizione dell'Autorità, senza alcuna remora, nei confronti di scioperi "selvaggi" che possono arrivare a paralizzare intere città.



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.

STABILITÀ 2015, LE NORME SULLA SUB-VEZIONE

La Legge di Stabilità 2015 ha colmato una lacuna normativa. Infatti fino ad ora la Legge non aveva definito il **contratto di sub-vezione** anche se questo contratto è molto diffuso. Così la definizione del contratto di sub-trasporto è stata data dai giudici, che hanno stabilito che si ha: "il contratto di trasporto con sub-trasporto quando il vettore, impegnatosi ad eseguire il trasporto delle cose dal luogo di conse-

gna a quello di destinazione, esegue con propri mezzi soltanto una parte di esso, avvalendosi quanto al resto dell'opera di altro vettore, col quale conclude in nome e per conto proprio un contratto di sub-trasporto, nel quale assume la veste di mittente e che opera indistintamente dal primo, non istituendosi alcun rapporto tra l'originario mittente ed il vettore del sub-trasporto, che di fronte a quello agisce come ausiliario

del vettore originario".

Tale definizione però lasciava aperti dubbi interpretativi così con la Legge di Stabilità 2015 si è fatta chiarezza. Tale Legge infatti ha ampliato sia la definizione di vettore, ricomprendendo in esso le cooperative, i consorzi e le reti di impresa, sia la definizione di committente, introducendo la figura del committente logistico.

Sempre la citata Legge ha precisato la definizione di sub-vettore, che oggi è l'impresa di autotrasporto iscritta all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata a eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale nel territorio italiano, che svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009.

Con il medesimo provvedimento si è definita anche l'attività di sub-vezione e si è stabilito che il vettore incaricato della prestazione di un servizio di trasporto può avvalersi di sub-vettori, ma tale possibilità deve essere concordata



tra le parti del contratto di trasporto al momento della stipulazione del contratto o in corso di esecuzione dello stesso. Oggi la Legge prevede che il primo vettore si assuma gli oneri e le responsabilità del committente per la verifica della regolarità del sub-vettore in materia retributiva, assicurativa e previdenziale, pena la responsabilità solidale, per quanto riguarda i trattamenti retributivi dei lavoratori, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi relativi alle prestazioni ricevute.

Per tali oneri e responsabilità è stato fissato il termine di un anno.

La nuova normativa prevede anche che il sub-vettore non possa affidare il trasporto ad un altro sub-vettore. Violata

tale disposizione, il contratto tra il primo e il secondo sub-vettore è nullo, fatto salvo il pagamento delle prestazioni già eseguite dal secondo sub-vettore.

Si prevede anche un'eccezione al divieto di sub-vezione.

La Legge è precisa e prevede anche un'eccezione al divieto di sub-vezione che è la seguente: se l'impresa di autotrasporto effettua trasporti di collettività con "rottura del carico" cioè fa viaggiare su un unico mezzo un insieme di merci di clienti diversi, ciascuna di peso non superiore ai 50 quintali, per poi scaricarle dal veicolo e caricarle separatamente su altri mezzi, questa impresa potrà utilizzare uno o più sub-vettori dopo ogni "rottura del carico", per ese-

guire la prestazione di trasporto.

Altra importante novità è stata la previsione dell'abrogazione della scheda di trasporto.

In ogni caso è stata emanata una Circolare ministeriale, che ha precisato che devono comunque risultare da altra documentazione le informazioni riguardanti le generalità del committente e le istruzioni sull'esecuzione del trasporto che devono essere date dallo stesso committente.

Nulla è cambiato con riferimento all'obbligo di portare a bordo la documentazione della merce per finalità fiscali, di sicurezza o per altre finalità quali documenti per trasporto rifiuti, merci pericolose, ecc.



Avv. GIORGIO PASETTI

L'OPINIONE

Iscritto all'Albo degli Avvocati di Genova, è esperto in diritto del lavoro e civile. Vanta un'operatività ventennale nella conduzione delle trattative federali dei CCNL artigiani.

STRADE CICLABILI E CONSEGNA DELLE MERCI

Nelle nostre principali secolari città, capoluoghi di Provincia, si concentra l'operatività di milioni di cittadini, attivi in centri di lavoro quali uffici, negozi, strutture di Istituzioni ed Enti, ove si accede giornalmente con treni, con servizi locali di mezzi pubblici, autobus, taxi, che consentono movimentazioni collettive.

Nei secoli le necessità di trasferimenti della popolazione sono state conformemente adeguate con l'utilizzazione di nuove metodiche.

Stante l'originaria conformazione delle strade che consentono l'accesso e la percorrenza delle zone centrali della città, gli spostamenti con carrozze a cavalli sono state sostituite dagli auto-

mezzi pubblici e privati.

Si è cercato di favorire, con la promozione di campagne informative, con le facilitazioni di abbonamenti mensili, o annuali, con corsie riservate, la preferenza dei cittadini per la loro movimentazione in città con i primi, si da consentire ad una miriade di lavoratori di recarsi in tempi ridotti ove è richiesto il loro quotidiano impegno.

La politica legislativa della regolamentazione del trasporto nazionale e locale delle merci è sempre stata problematica, nonostante plurimi convegni e dibattiti per rendere attuative le soluzioni migliori, per diffondere fra i cittadini la consapevolezza che sono gli stessi che devono rendersi interpreti e promuovere quegli orientamenti legislativi che non intralcino ma favoriscano il sistema di trasporti di passeggeri e di merci con modalità articolate che consentano anche una ottimale distribuzione capillare di rifornimenti merci, in quanto essenziali per la vita e per il lavoro quotidiano.

In base a quali criteri di razionalizzazione del traffico, di meditate metodi-



che di agevolazione della circolazione nel pieno centro delle città, si stanno effettuando - come riporta la stampa - iniziative per realizzare nell'ambito dei pur limitati spazi delle strade ivi sussistenti, restringimenti delle attuali corsie, per inserirvi ulteriori nuove corsie riservate a singole persone pedalanti su biciclette, le quali vengono anche messe a disposizione, a pagamento, dallo stesso Comune?

Il che si traduce in maggiori difficoltà di scorrimento del traffico - che non può comunque scomparire ove non si voglia determinare l'implosione delle città - e maggiori pericoli per la sicurezza della circolazione e rischi per gli stessi pedoni. Anche nelle città sussiste la necessità di un razionale, efficace e moderno coordinamento delle esigenze, per soddisfare le richieste dei consumatori da parte delle imprese di produzione, di commercio e di prestazione di servizi.

L'economia, anche nell'ambito cittadino, si basa sullo sviluppo, non sulla regressione di queste due componenti.

La domanda e l'offerta vengono soddisfatte ove sussista la consapevolezza della reciproca complementarietà dei loro ruoli nella società.

Gli stessi notevoli trasferimenti di turi-



sti nelle città richiedono una adeguata e agevole percorribilità nei centri storici e verso locali tipici ai quali alla pluralità dei turisti non si può richiedere di accedere pedalando.

Ridurre l'ampiezza delle corsie per inserirne altre riservate a biciclette significa voler far riemergere, a danno della società odierna, respicenze del passato, in forza di una visione nostalgica che non tiene conto della realtà dei tempi e peggiora - non migliora - quella che stiamo vivendo.

Il periodico Trasportonotizie non svolge solo una funzione informativa, ma è anche un efficace strumento formativo

per promuovere una necessaria incidenza sulla coscienza dei cittadini e sulla opinione pubblica.

La politica legislativa, nazionale e territoriale, può essere orientata con iniziative che contribuiscano a favorire i rapporti sociali tenendo conto dei tempi, per consentire anche una utilizzazione funzionale dei percorsi stradali che caratterizzano la dimensione e le peculiarità strutturali delle città.

I diritti e gli interessi legittimi dei cittadini che lavorano hanno un rilievo ed una significatività maggiore rispetto a chi può pedalare in periferia e lungo tranquilli percorsi campestri.

DGConsulting s.c.
consulenza globale



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

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

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



Sede operativa: Corso Soleri 3, 12100 Cuneo

Tel. 0171 412816 • Fax 0171 426964 • Email amministrazione@dgconsulting.it


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.

LA PROROGA DEI VERSAMENTI PER I CONTRIBUENTI SOGGETTI AGLI STUDI DI SETTORE

Il DPCM pubblicato giovedì 16 giugno ha ufficializzato la proroga dei versamenti derivanti dalle dichiarazioni UNICO 2016 e IRAP 2016, a favore dei contribuenti che esercitano attività economiche per le quali sono stati elaborati gli studi di settore e dichiarano ricavi o compensi di ammontare non superiore a 5.164.569 euro.

Il Decreto ha confermato la proroga ad ampio raggio, come era già avvenuto lo scorso anno, comprendendo anche i soggetti per i quali operano cause di esclusione o di inapplicabilità degli studi di settore; i "contribuenti minimi" (art. 27 del DL 98/2011); i contribuenti che applicano il regime forfetario (L. 190/2014); i soggetti che devono dichiarare un reddito imputato "per trasparenza" da un soggetto che esercita un'attività per la quale sia stato approvato uno studio di settore.

Di conseguenza sono interessati alla proroga anche i soci di società di persone, i collaboratori di imprese familiari, i coniugi che gestiscono aziende coniugali, i componenti di associazioni di artisti o

professionisti, nonché i soci di società di capitali "trasparenti".

I versamenti dei soggetti più sopra indicati possono essere effettuati entro il 6 luglio 2016, senza alcuna maggiorazione; oppure dal 7 luglio al 22 agosto 2016, con la maggiorazione dello 0,4%.

La proroga si applica anche ai soggetti per i quali operano cause di esclusione dagli studi di settore (inizio o cessazione attività, non normale svolgimento dell'attività, determinazione forfetaria del reddito, ecc.); ovvero di inapplicabilità degli studi stessi (società cooperative, società consortili e consorzi che operano esclusivamente a favore delle imprese socie o associate, ecc.).

Ci sarà più tempo anche per i lavoratori autonomi e gli imprenditori individuali che adottano il regime fiscale agevolato dei così detti "minimi" se svolgono attività economiche per le quali sono previsti gli studi di settore anche se per legge essi sono esclusi dalla relativa applicazione.

Soluzione analoga si applica anche per i lavoratori autonomi e gli imprenditori individuali che applicano il nuovo regime

forfetario se svolgono attività per le quali sono previsti gli studi di settore anche se la legge li esclude dall'applicazione.

Tutti i soggetti "prorogati" possono quindi beneficiare dei maggiori termini di versamento:

- delle imposte derivanti dal modello UNICO 2016 (saldo e primo acconto dell'IRPEF, addizionali e sostitutive, cedolare secca, ecc.);
- delle altre somme che rientrano nella proroga (saldo e primo acconto dei contributi INPS dovuti da artigiani, commercianti e professionisti iscritti alle relative Gestioni separate, diritto annuale di iscrizione nel Registro delle imprese).



SCOTTO

TENDE & TELONI



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

Focus: qui Piemonte



Riapertura del Tenda

A fine maggio sono terminate le chiusure

Giovedì 26 maggio la galleria del Colle di Tenda è stata nuovamente aperta al traffico.

Anas, infatti, aveva previsto un calendario di chiusure inserite nell'ambito dei **lavori di costruzione del nuovo tunnel di Tenda**.

Questo per aumentare la produttività del cantiere, accorciare le tempistiche dei lavori e ridurre i periodi di

chiusura notturna.

Buone notizie dall'esito dei lavori: grazie ai progressi effettuati in questo arco di tempo, Anas ha comunicato che non sono previste ulteriori chiusure per il periodo estivo, ovvero per i mesi di giugno, luglio, agosto e settembre.

Eccezion fatta per eventuali lavori di manutenzione ordinaria, interventi agli impianti

tecnologici utili a garantire condizioni di sicurezza adeguate.

Il periodo di chiusura è servito per poter eseguire indispensabili opere di pre-consolidamento e scavo dei primi metri dei collegamenti by-pass con il nuovo tunnel internazionale, così da recuperare gran parte del ritardo precedentemente accumulato.

Nello specifico, sono stati conclusi gli interventi preliminari per sei dei dieci by-pass pedonali di collegamento tra la galleria esistente e quella in via di costruzione, procedendo anche con lo scavo di alcuni metri dei restanti quattro by-pass.

Sempre da metà aprile a oggi è stata demolita - lato Italia - la casa cantoniera all'imbocco della nuova galleria, mentre all'interno della galleria sono continuate le attività di scavo.

L'avanzamento dei lavori di

scavo è a 204 metri dal versante italiano.

Per quanto riguarda le attività di scavo su lato francese, si è arrivati a circa 250 metri dall'imbocco.

Al momento, sul fronte di scavo francese, si stanno eseguendo operazioni di drenaggio e di consolidamento, a causa del rinvenimento di acqua in abbondanza tra il materiale roccioso fratturato.

Solo al termine di questi interventi sarà possibile ricominciare in sicurezza le operazioni di scavo.

Anas ha inoltre ringraziato le associazioni di categoria e gli Enti pubblici sia italiani sia francesi, oltre che la popolazione interessata dalle chiusure della galleria, per la collaborazione e la comprensione dimostrata, avendo preso atto delle esigenze lavorative e operative del cantiere.



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

Focus: qui Liguria



La Spezia in crisi con le nuove norme SOLAS Ore di coda e disagi al porto per i trasportatori

Apochi giorni dall'approvazione delle normative SOLAS sull'obbligo di peso verificato per i container (VGM), l'autotrasporto ha dovuto fronteggiare diverse problematiche, come vi abbiamo raccontato alle pagine 5 e 26.

Il porto di La Spezia è stata una delle aree più colpite da questi disagi.

Nelle ore di punta i trasportatori hanno dovuto affrontare code di più di 4 ore, consultando continuamente i monitor che indicavano l'e-

volversi della situazione dei tempi di attesa.

Due ore solo per la prenotazione, più altre due per le operazioni da effettuare.

A poco o nulla è servita l'apertura di tre sportelli, soprattutto per la mancanza di una corsia privilegiata per gli autotrasportatori che già possedevano il certificato di peso - effettuato precedentemente - rispetto a quelli che ancora dovevano svolgere l'operazione.

Il porto non ha saputo reggere alle novità normative delle nuove disposizioni.

Ora è corsa contro il tempo per trovare soluzioni adeguate e migliorare la logistica del porto, le cui strutture

si sono rivelate non adatte a gestire una situazione di tale complessità.



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 Sardegna



Primo passo per la Sassari-Olbia

Aperto il primo tratto alla presenza di Delrio

Apertura dei primi quattro lotti della strada **Sassari-Olbia**.

Presente anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

Si tratta di 23 chilometri sugli 80 totali dell'arteria che - terminati i lavori - conterà l'intero Nord Sardegna. La nuova tratta dovrebbe ridurre i tempi di percorrenza di circa 35 minuti dell'itinerario Sassari-Olbia, secondo quanto stimato da Anas.

Il limite di velocità sarà aumentato fino a 110 km/h e ci sarà un incremento della capacità potenziale della rete fino a 23.000 veicoli al giorno, nonché una maggiore sicurezza grazie al miglioramento delle intersezioni stradali.

Già l'apertura del primo tratto permetterà un risparmio di 15 minuti.

"Oggi apriamo i lotti più im-



portanti della Sassari-Olbia" sono state **le prime parole di Delrio**.

"Abbiamo un piano di completamento dei lotti già in corso - ha aggiunto il Ministro - che hanno avuto

qualche difficoltà, e appalteremo, entro l'estate, quelli che mancano. È davvero uno scarto di velocità molto significativo che, intanto, va a risolvere le urgenze della viabilità delle città principali".

All'inaugurazione era presente anche il Presidente della Regione Sardegna Francesco Pigliaru.

"Con il presidente Pigliaru abbiamo definito le opere

prioritarie per i collegamenti della Sardegna, tra porti, aeroporti e centri urbani, con strade e ferrovie.

Questo per una rete di servizi di trasporto più efficienti, per favorire l'economia del turismo e creare opportunità di lavoro e crescita. C'è buona collaborazione istituzionale con la Regione e si lavora nel rispetto dell'autonomia con spirito cooperativo" ha concluso il Ministro.



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

Novità

World Wide
Innovation

INTERNATIONAL PATENT



Croissant

Surgelati Già Cotti



I Vantaggi!

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

 ANCHE
CROISSANT VEGANI



☎ 0171 90 2304

✉ info@orsobiancodolciaria.com

www.orsobiancodolciaria.com

