

Anno XVIII - Numero 4/2016

Focus, notizie e approfondimenti: autotrasporto a tutto tondo!

In primo piano



Certificato assicurativo, basta una copia dell'originale.

pagina 6



Sindrome OSAS, le Istituzioni studiano la prevenzione.

pagina 8



Contributi per gli investimenti: 25 milioni per le aziende.

pagina 10



Riduzione pedaggi, problemi nel presentare le domande.

pagina 11



Assotrasporti-Bardahl: accordo e benefici per i trasportatori.

pagina 24



Dal territorio: focus Piemonte, Liguria, Calabria.

pagina 36

GENTE IN MOVIMENTO

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



INTERAGISCI CON LA COMMUNITY ONLINE

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

REGALA UNA COPIA OMAGGIO DEL MAGAZINE

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

www.genteinmovimento.com | redazione@genteinmovimento.com



genteinmovimento



genteinmov



Gente in Movimento



TN 4/2016 • Anno XVIII

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



Testata associata all'Unione
Stampa Periodica Italiana

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

Redazione

Marco Dalmasso
Fabrizio Civallo, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Davide Calvi, Simone Cagno, Alessandro Delle
Cese, Pasquale Dui, Paolo Ferraris, Silvia Gironi,
Gaetano La Legname, Lorenzo Pittaluga,
Fabio Rubero, Giancarlo Tavella

Amministrazione

Ilaria Ponzio

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**
- 16. **L'INTERVISTA**
- 18. **EVENTI**
- 20. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 22. **LA TUA VOCE**
- 26. **CONSULENTI**
- 27. **Lavoro**
- 32. **Fisco**
- 33. **Legale**
- 36. **DAL TERRITORIO**
- 36. **Qui Piemonte**
- 37. **Qui Liguria**
- 38. **Qui Calabria**

EDITORIALE

Fabio Rubero



BISOGNA FARE DI PIÙ

La vicenda dell'autista slovacco di 63 anni, che al casello di Rondissone (provincia di Torino) ha distrutto una famiglia uccidendo una donna ed un uomo ferendo gravemente i loro tre figli, riporta drammaticamente in auge tante questioni ancora irrisolte nell'ambito dell'autotrasporto. Il rispetto di tempi di guida e di riposo, i controlli su chi è alla guida, il cabotaggio, la "formazione" degli autisti diversa da uno Stato all'altro. Occorrerebbe che le associazioni di categoria affrontassero con impegno e serietà queste questioni non più rimandabili. È necessario chiedersi se si sta facendo davvero tutto il possibile per evitare tragedie come queste che non sono un caso isolato ma un

fenomeno che purtroppo si ripresentano spesso e volentieri lasciandosi alle spalle, ogni volta, vittime innocenti. Senza volerne fare, per carità, una questione di nazionalità si deve avere tuttavia la certezza che sulle nostre strade circolino autisti con requisiti psico-fisici idonei a farlo, ad esempio. Insomma, sarebbe necessario avere una grande "mappa" dell'autotrasporto italiano (laddove per italiano si intende chiunque circoli sulle nostre strade) attraverso la quale analizzare a 360 gradi questo mercato per riuscire ad analizzare e conseguentemente eliminare, o quantomeno limitare, le probabilmente tante criticità presenti. Le associazioni ci facciano un pensiero.



Marco Dalmasso

Certificato assicurativo, basta una copia

Una Circolare del Ministero modifica le disposizioni

Da ottobre del 2015, com'è noto, è venuto meno l'obbligo di esporre sul parabrezza dei veicoli il contrassegno di assicurazione RC auto.

Questo provvedimento, di cui vi avevamo dato notizia nel TN 5-2015, aveva messo in atto la **dematerializzazione del contrassegno assicurativo**, il tagliando consegnato dalle compagnie assicurative agli assicurati come prova di copertura di un veicolo per la responsabilità civile verso i terzi per danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada.

Tale riforma, approvata con l'obiettivo di contrastare il fenomeno molto diffuso della contraffazione dei tagliandi assicurativi aveva reso superflua la presenza a bordo del veicolo del contrassegno cartaceo.

Fermo restando, tuttavia, l'obbligo di portare a bordo veicolo il certificato di assicurazione, da cui risulti il periodo per il quale è stato pagato il premio o la rata di premio e che comprova l'adem-



pimento dell'obbligo di assicurazione RCA, pena l'applicazione delle sanzioni amministrative previste dall'art. 180 del Codice della Strada.

Ora, cosa cambia?

Ecco la novità, presente sulla Circolare diramata recentemente dal Ministero dell'Interno.

In sede di controllo, **può essere esibito** agli organi di Polizia stradale **anche un**

certificato di assicurazione in formato digitale o una stampa non originale del formato digitale stesso, senza che il conducente possa essere sanzionato per il mancato possesso dell'originale del certificato di assicurazione obbligatoria o senza che possa essere richiesta la successiva esibizione di un certificato originale in formato cartaceo.



International Forwarding
Customs Broker Agency

OTTENIMENTO VGM

CON PESATURA
VEICOLO+CONTAINER

www.elledispedizioni.it

ELLEDI S.p.A.
Via Padergnone, 27
24050 Brassobio (BG) ITALY
Ph. +39 035 525888
Fax +39 035 525881



SPEZIONI MARITTIME SPEZIONI AEREE SPEZIONI TERRESTRI SPEZIONI COURIER SERVIZI DOGANALI



PESA A PONTE
OMOLOGATA

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



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

Sistri, ecco il nuovo concessionario

Resi noti i vincitori del bando Consip

È ormai imminente la comunicazione del nome del nuovo concessionario per il sistema di tracciabilità dei rifiuti (Sistri).

Ad aggiudicarsi la gara Consip è stato il Raggruppamento temporaneo d'impresa formato da Almaviva, TIM e Agriconsulting.

Quali sono le attività previste per il nuovo concessionario?

Per prima cosa tracciare l'intero ciclo di vita del rifiuto utilizzando:

- i registri di carico e scarico;
- le schede di movimentazione;
- la registrazione dei percorsi.

Il tutto attraverso servizi sia operativi (inerenti anche alla gestione dei contributi, al supporto agli utenti, alla disponibilità di informazioni) sia strumentali (presa in carico del sistema, gestione delle infrastrutture, manutenzione ed



evoluzione del sistema informativo, caring).

Le carte vincenti del gruppo Almaviva, TIM e Agriconsulting? **La semplicità e la velocità del sistema**, dovuta principalmente all'utilizzo di interfacce di facile accesso tramite smartphone e

app, fondamentali per raggiungere un maggior numero di utilizzatori dei servizi (stimato fino a 600.000 operatori). Nel dettaglio, TIM si occuperà di implementare e gestire servizi di Cloud Computing offerti in modalità Infrastructure as a Service (IaaS) e Platform as a Service (PaaS) attraverso i propri Data Center nazionali, in grado di assicurare elevati standard di affidabilità, scalabilità e di sicurezza informatica.

Inoltre fornirà tutti i servizi di Certification Authority garantendone l'integrazione e l'evoluzione nell'ambito del sistema SPID per l'identità digitale. TIM curerà anche la gestione del tracciamento dei mezzi sfruttando le proprie competenze e quelle della società partecipata Way SpA.

Agriconsulting si occuperà dello sviluppo di soluzioni applicative specializza-



Localizza i tuoi mezzi ovunque siano.

Controllo e Risparmia Con Wi-Tek Group.

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

a partire da 0,49€

Richiedi una prova gratuita per 30 Giorni senza impegno.

Wi-Tek
www.wi-tek.it

0172-191822

www.wi-tek.it

info@wi-tek.it

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

te.
 “Con il nuovo Sistri mettiamo l'innovazione al servizio del cambiamento. Alla semplificazione e all'efficacia si vuole unire l'attenzione alla crescita dell'economia circolare - sono state le parole di Antonio Amati, direttore generale divisione IT Almaviva - creando un mercato per i materiali riciclabili”. “È prevista

infatti - ha continuato - la realizzazione di un Marketplace, un luogo dove far confluire domanda e offerta, in grado di incrementare il riutilizzo dei rifiuti che rinascono materia prima”.

“Questa iniziativa conferma il ruolo di TIM quale partner tecnologico della Pubblica Amministrazione - ha affermato Lorenzo Forina, Direttore Busi-

ness & Top Clients TIM - e il costante impegno nella digitalizzazione del Paese mettendo in campo infrastrutture e piattaforme abilitanti a supporto di progetti di forte impatto per la crescita e lo sviluppo, come il Sistri, in grado di favorire una maggiore sostenibilità ambientale a beneficio di cittadini e imprese”.

E il tavolo Sistri si allarga...

Aumenta il numero di partecipanti al tavolo di monitoraggio

Con l'introduzione del nuovo Sistri, vincitore della gara Consip, merita un approfondimento la composizione del Tavolo per il monitoraggio. Di che cosa si tratta?

Il Tavolo tecnico di monitoraggio e concertazione ha il compito di svolgere una funzione di controllo sugli sviluppi e funzionalità del nuovo Sistri.

Con il Decreto 1° luglio 2016, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale numero 169 del 21/07/2016, è stato reso noto l'elenco dei membri che prenderanno parte al Tavolo.

Ciò che salta subito all'occhio è **l'allargamento del numero di partecipanti**, tra i quali sono presenti anche otto componenti istituzionali.

Qui di seguito l'elenco (in ordine alfabetico) di coloro che faranno parte del Tavolo:

- ANCI
- ANCITEL
- ANCO
- ANIDA
- ANITA
- ASSINFORM
- ASSINTEL
- ASSOTRASPORTI
- ASSOFERMET
- ASSOFERR - Associazione Operato-



- ri ferroviari e intermodali
- CASARTIGIANI
- Centro Coordinamento Pile Accumulatori - CDCNPA
- Centro di Coordinamento RAEE
- CIA
- CLAAI Nazionale
- CNA
- COBAT
- COLDIRETTI
- CONAI
- CONFAGRICOLTURA
- CONFAPI
- CONFARTIGIANATO
- CONFARTIGIANATO TRASPORTI
- CONFCOMMERCIO
- CONFSCOOPERATIVE
- CONFESERCENTI
- CONFETRA

- CONFIMI
- CONFINDUSTRIA
- CONFINDUSTRIA - Sistemi Informativi/Assosoftware
- CONFTRASPORTO
- CONOE
- COOU
- ECOPNEUS
- FEDERAMBIENTE
- FISE ASSOAMBIENTE
- FITACNA
- LEGACOOP
- POLIECO
- UNIONCAMERE
- UNIRE

Il Decreto specifica altresì che i membri del Tavolo per il monitoraggio non riceveranno alcun compenso.

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

Sindrome delle apnee ostruttive del sonno (OSAS)

Le Istituzioni studiano le strategie di prevenzione

Il problema legato alla sindrome delle **apnee ostruttive del sonno (OSAS)** è già alla ribalta da tempo. Ora si cerca di agire a monte.

In occasione del Convegno "La prevenzione della sindrome delle apnee ostruttive del sonno nel settore dell'autotrasporto" - organizzato dal Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori e dall'Università di Genova il 14 luglio scorso - è stata annunciata la collaborazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori e il Dipartimento di Neuroscienze, Riabilitazione, Oftalmologia, Genetica e Scienze Materno Infantili dell'Università di Genova, per la prevenzione di questa patologia.

Quale sarà il primo passo?

Inizialmente si comincerà con la somministrazione - in questi mesi - di circa 10.000 questionari ad altrettanti autotrasportatori.

Questo per una valutazione preliminare sulle condizioni di salute, sulle abitudini e sullo stile di vita di una delle categorie più a rischio per via della sedentarietà, dell'alimentazione irregolare e dell'alterazione del ritmo sonno/veglia, tipici di chi svolge questa professione.

La sindrome delle apnee ostruttive del sonno non solo provoca apnee notturne peggiorando la qualità del sonno,



ma può causare anche diverse problematiche cardiovascolari e cardiocerebrali, raddoppiando la possibilità di incidenti sul lavoro.

La probabilità si triplica in caso di guidatori di professione.

Quest'anno, infatti, la patologia è stata inserita tra le cause per il mancato rilascio/rinnovo della patente di guida. Tra costi sanitari e indiretti - come gli incidenti automobilistici o sul lavoro, o la perdita di produttività - il costo sociale di questa sindrome si aggira sui 2,9 miliardi di euro.

Per questo l'intenzione di aumentare sempre di più la prevenzione.

Il Sottosegretario alle Infrastrutture e

ai Trasporti Umberto Del Basso De Caro ha affermato che "nell'Unione Europea il 30% degli incidenti stradali è causato da eccessiva sonnolenza. In Italia il dato scende al 22%, ma si tratta di rilevazioni fatte solo sulla rete autostradale".

Il dottor Sergio Garbarino del Dipartimento di Neuroscienze dell'Università di Genova, coordinatore del progetto, ha ricordato che "è la prima volta in Italia che mondo scientifico e Istituzioni si occupano concretamente di prevenzione dell'OSAS e della sonnolenza alla guida, segnale di un vero cambio di atteggiamento nei confronti del problema".

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

Mercato dei veicoli commerciali

Nei mesi estivi luglio-agosto è continuata la crescita

È state rovente per il mercato dei veicoli commerciali. Secondo le stime elaborate dal Centro Studi e Statistiche dell'UNRAE (l'Associazione delle Case automobilistiche estere) sono stati **significativi gli incrementi delle vendite**, già caratterizzate da 31 mesi consecutivi con il segno +. Il mese di luglio ha fatto registrare 17.819 veicoli venduti (autocarri con ptt fino a 3,5 ton), con un incremento del 46,9% rispetto al 2015 (12.131 unità). Nel mese di agosto, invece, le vendite sono più che raddoppiate: 12.329 unità rispetto alle 5.645 dell'agosto 2015 (+ 118,4%). **Il cumulato dei primi otto mesi accelera l'incremento**, arrivando a mostrare un +39,6% grazie alle 114.185 unità immatricolate che si confrontano con le 81.772 del gennaio-agosto 2015. "La forte spinta del mercato nei mesi estivi - le parole del Presidente dell'UNRAE Massimo Nordio è stata determinata, in particolare, da un'accelerazione all'utilizzo dei fondi



derivanti dalla Legge Sabatini, scaduti il 3 settembre scorso, unitamente ad una nuova fase di evasione degli ordini derivanti da commesse di Aziende a partecipazione pubblica, che si inseriscono in un contesto già favorevole supportato dalla norma del super-ammortamento, che sta determinando un forte sostegno alle vendite di veicoli da lavoro". In

conclusione Nordio ha affermato che le "agevolazioni di natura fiscale, quali super-ammortamento e Legge Sabatini mostrano chiaramente di funzionare ed è fondamentale che vengano prorogati anche per il prossimo anno, per non frenare l'accelerazione del rinnovo del parco di un settore fondamentale per la nostra economia".

Traffico, i dati di luglio

Le statistiche dell'Osservatorio del traffico Anas

Continua anche nel mese di luglio la crescita del traffico sulla rete stradale e autostradale di oltre 25.000 km gestita da Anas.

Rispetto al mese di giugno, a luglio su tutta la rete nazionale c'è stato un incremento del 6,8%.

Questi i dati registrati dall'Indice di Mobilità Rilevata (IMR) dell'Osservatorio del Traffico.

Un fattore senz'altro dovuto al periodo estivo, con picchi del 12% nei giorni festivi, soprattutto al Sud Italia e nelle due isole maggiori.

L'IMR è positivo anche se si fa riferimento al mese di luglio 2015: i dati parlano di un più 2,3%, per arrivare fino al 5% nei giorni festivi e prefestivi.

Per ciò che concerne le macro-aree, ri-

spetto a giugno 2016 viene rilevato un aumento per tutte le categorie di veicoli:

- del 4% al Nord Italia;
- del 5% al Centro;
- dell'8% al Sud.

Più che raddoppiato se si prendono in considerazione i soli giorni festivi (+17%). Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, l'incremento è dell'1% a Nord e al Centro, del 3% al Sud.

Rilevante la situazione nelle due isole maggiori, soprattutto nel raffronto con il mese precedente:

- Sicilia: +12% nella media totale e +17% nei giorni festivi. Rispetto allo scorso anno +8%, con picchi nei giorni prefestivi pari al +15%;
- Sardegna: +11% nella media totale e

+ 9% nei giorni festivi. Rispetto allo scorso anno +4%, con picchi nei giorni prefestivi pari al +15%.

Nel **segmento dei veicoli pesanti** nel periodo compreso tra giugno e luglio di quest'anno si registra una crescita complessiva a livello nazionale dello 0,9%, alla quale contribuisce soprattutto il Sud con un +3,5%, mentre al Nord e nelle isole (Sicilia e Sardegna) si segnala una lieve flessione.

Se da un lato resta stabile il confronto rispetto al luglio 2015, decisamente consistente l'incremento dei mezzi pesanti sulla rete siciliana, che vola a +10,3.

L'arteria più trafficata? Come sempre il Grande Raccordo Anulare di Roma.

Venerdì 29 luglio - il giorno più trafficato - i passaggi sono stati più di 164.000.

Contributi per gli investimenti, ecco i dati

Il Decreto stanziava 25 milioni per le aziende di autotrasporto

È stato emanato recentemente il Decreto ministeriale che disciplina la ripartizione e le modalità di erogazione delle risorse finanziarie - relative all'anno 2016 - per le imprese di autotrasporto e che entrerà in vigore dopo la sua pubblicazione in Gazzetta ufficiale.

La cifra destinata al settore è pari a 25 milioni di euro.

Chi può usufruire di tali risorse?

Esse sono destinate alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi attive sul territorio italiano, regolarmente iscritte al Registro Elettronico Nazionale e all'Albo degli autotrasportatori, per:

- il rinnovo e l'adeguamento del parco veicolare;
- per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale;
- per favorire iniziative di collaborazione e di aggregazione fra le imprese del settore.

Le categorie di pertinenza sono differenti e le agevolazioni riguardano non solo l'acquisto ma anche la locazione finanziaria. **Nel dettaglio, sono le seguenti:**

a) 7 milioni di euro per acquisizione - anche mediante locazione finanziaria - di autoveicoli, nuovi di fabbrica, adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 ton-

nellate a trazione alternativa a metano NG, gas naturale liquefatto, LNG e elettrica. Nello specifico:

1) automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica a trazione alternativa a metano CNG e elettrica di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate e fino a 7 tonnellate: il contributo è determinato in euro 3.500 per ogni veicolo CNG e in euro 10.000 per ogni veicolo elettrico, considerando la notevole differenza di costo con i veicoli ad alimentazione diesel;

2) automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica a trazione alternativa a metano CNG e gas naturale liquefatto LNG di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 7 tonnellate: il contributo è determinato in euro 8.000 per ogni veicolo a trazione alternativa a metano CNG e in euro 20.000 per ogni veicolo a trazione alternativa a gas naturale liquefatto LNG, considerando la notevole differenza di costo con i veicoli ad alimentazione diesel.

b) 6,5 milioni di euro per radiazione per rottamazione o per esportazione al di fuori del territorio dell'Unione europea, di veicoli pesanti di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, con contestuale acquisizione di veicoli nuovi di fabbrica conformi alla normativa euro VI di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5

tonnellate. Il contributo è di 7.000 euro per ogni veicolo radiato.

c) 9 milioni di euro per acquisizione, anche mediante locazione finanziaria di rimorchi e semirimorchi, nuovi di fabbrica, per il trasporto combinato ferroviario rispondenti alla normativa UIC 596-5 e per il trasporto combinato marittimo dotati di ganci nave rispondenti alla normativa IMO, dotati di dispositivi innovativi volti a conseguire maggiori standard di sicurezza e di efficacia energetica. Il contributo è così determinato: 1) per le acquisizioni effettuate da imprese piccole (nel limite del 20% di tale costo) e medie (nel limite del 10% del costo), con un tetto massimo di 5.000 euro per ogni semirimorchio. Le acquisizioni sono ammissibili se sostenute nell'ambito di un programma di investimenti destinato a creare un nuovo stabilimento oppure ad ampliarne uno già esistente.

2) per le acquisizioni effettuate da imprese che non rientrano tra le piccole e medie imprese in euro 1.500, tenuto conto che è possibile incentivare il 40% della differenza di costo tra tali veicoli intermodali dotati di almeno un dispositivo innovativo e veicoli equivalenti stradali.

d) 2,5 milioni di euro per l'acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di casse mobili e rimorchi o semirimorchi portacasse, così da facilitare l'utilizzazione di differenti modalità di trasporto in combinazione tra loro, senza alcuna rottura di carico. Il contributo viene determinato - tenuto conto dei costi aggiuntivi rispetto all'acquisto di veicoli equivalenti stradali - in euro 8.500 per l'acquisto di ciascun insieme di 8 casse e un rimorchio o semirimorchio.

I contributi - tranne nei casi di rimorchi o semirimorchi - possono essere aumentati del 10% se effettuati da piccole e medie imprese. Gli investimenti sono finanziabili esclusivamente se attuati in data posteriore alla data di pubblicazione del presente Decreto in Gazzetta Ufficiale e ultimati entro il 15 aprile 2017.



Riduzione pedaggi, quanti problemi!

I disservizi sul portale dell'Albo hanno creato difficoltà

A metà giugno il Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto aveva dato avvio alla prenotazione e alla presentazione delle domande per ottenere il beneficio della riduzione compensata dei pedaggi autostradali per il 2015 ai sensi della delibera 6/2016 del 15 giugno 2016.

Il 21 luglio, a partire dalle ore 9,00, sarebbe dovuta iniziare la "fase 2" di questa procedura, ossia la presentazione della domanda.

Tuttavia **sono stati rilevati disservizi del server del CED**, che hanno impedito di presentare la domanda.

Il ripristino del servizio c'è stato a partire dal 22 luglio scorso, come spiega il comunicato presente sul portale dell'Albo.

Si spiegava come fosse "in fase di adozione, in via di urgenza, una delibera del Presidente del Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli Autotrasportatori che integra e modifica la precedente delibera 6/2016, che - come detto - reca Disposizioni relative alla riduzione compensata dei pedaggi autostradali per i transiti effettuati nell'anno 2015, nella quale, ai fini della decorrenza dei termini, sarà tenuto in considerazione il servizio odierno".

Dopo alcuni giorni, in seguito ai disagi riscontrati nella fase di presentazione della domanda di riduzione per i pedag-

gi 2015, ecco che **il Comitato centrale dell'Albo ha diramato una Delibera con nuove disposizioni in materia.**

Con quali novità?

Sono stati eccezionalmente riaperti i termini di prenotazione delle domande di riduzione compensata dei pedaggi, a far data dalle ore 9:00 di giovedì 28 luglio ed entro e non oltre le ore 14:00 del 5 agosto.

Le prenotazioni dovranno essere effettuate compilando lo specifico file excel acquisibile dall'appendice del manuale d'uso

In seguito devono essere inviate al seguente indirizzo: albo.autotrasporto@pec.mit.gov.it, con PEC dal seguente oggetto: "Prenotazione della domanda di riduzione compensata dei pedaggi autostradali 2015 ai sensi della delibera n. 7/2016".

I dati acquisiti saranno inseriti nel sistema nei giorni seguenti, al fine di consentire, successivamente, la presentazione della domanda secondo le modalità di cui ai paragrafi 2,3,4 della delibera.

Va sottolineato che il sistema consentirà di presentare la domanda solo dopo che questo Comitato Centrale avrà comunicato - con PEC all'indirizzo albo.autotrasporto@pec.mit.gov.it - il buon esito della prenotazione.

La "fase 2", valida per tutti coloro che,



a qualunque titolo, abbiano effettuato la prenotazione, sarà possibile dalle ore 9:00 del 21 luglio e fino alle ore 14:00 del 9 settembre 2016.

A conclusione di tali operazioni non deve essere apposta la firma digitale.

A far data dal 24 agosto 2016 il sistema renderà progressivamente disponibili a ciascun soggetto che ha presentato la domanda una lista indicante:

- eventuali targhe digitate erroneamente;
- i numeri di targa di veicoli immatricolati in Italia per i quali non è stato possibile ritrovare nella banca dati del CED della Motorizzazione una carta di circolazione.
- Le imprese avranno così modo di:
-
- correggere targhe eventualmente digitate in modo errato;
- indicare se il veicolo afferisce comunque al parco veicolare dell'impresa o della cooperativa, del consorzio o della società consortile.

Al termine delle operazioni sopraindicate, il file aggiornato dovrà essere restituito al sistema informatico del Portale dell'Albo tramite apposita funzione, ancora non firmato digitalmente.

Dopo un'ulteriore verifica da parte del sistema, la procedura terminerà entro e non oltre la data del 22 settembre 2016, con la restituzione da parte del sistema informatico dell'Albo di un file che non presenta più segnalazioni.

A questo punto il file dovrà essere firmato digitalmente.



Modulo di controllo delle assenze

Il Ministero dell'Interno fa chiarezza tramite una Circolare

Novità importanti riguardano il modulo di controllo delle assenze dei conducenti.

Il Ministero dell'Interno ha infatti diramato una Circolare specifica in materia. Ma andiamo con ordine.

Di che cosa si tratta? Il modulo di controllo delle assenze dei conducenti è stato introdotto per i conducenti di veicoli muniti di apparecchi di controllo dei tempi di guida e di riposo (Dlgs 4 agosto n.144 in attuazione della direttiva 2006/22/CE).

Questo modulo prevedeva che l'assenza per malattia, per ferie annuali oppure la guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento CE n. 561/2006 da parte dei suddetti conducenti nei 28 giorni precedenti dovesse essere documentata attraverso un modulo in formato elettronico, compilato in ogni sua parte e stampabile.

Tale modulo era da esibire ad ogni richiesta degli organi di controllo e doveva essere conservato dall'impresa di trasporto per un anno dalla scadenza del periodo cui si riferiva.

Tuttavia l'art. 34 del Regolamento UR n. 165/2014 ha stabilito che **gli Stati membri non possono imporre ai conducenti l'obbligo di presentare moduli che attestino la loro attività mentre sono lontani dal veicolo.**

Su questo tema è intervenuta la Commissione Europea facendo chiarezza con una nota, che ribadisce quanto affermato poc'anzi: non è più obbligatoria la redazione del modulo di controllo da parte del conducente e pertanto quest'ultimo non va sanzionato in caso di assenza del documento.

La Circolare emanata dal Ministero dell'Interno ad inizio settembre recepisce tali disposizioni, ribadendo l'inapplicabilità delle sanzioni previ-



ste dall'art. 9 commi 4 e 5 del Dlgs 4 agosto 2008 n. 144, fermo restando la facoltà dell'impresa di trasporto di redigere il modulo in esame, da esibire in sede di controllo in una prospettiva di collaborazione per chiarire eventuali assenze nell'arco dei 28 giorni.

In definitiva decade l'obbligo a carico del conducente di compilare ed esibire il modulo e le sanzioni connesse.

Resta consigliabile il suo utilizzo da parte dell'impresa di trasporto.

OLJ-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.

CQC e formazione periodica

Dalla Motorizzazione arrivano precisazioni

Arrivano precisazioni dalla Direzione generale della Motorizzazione in materia di **corsi di qualificazione iniziale e formazione periodica per conducenti professionali**.

In seguito alle modifiche apportate alla circolare prot. 7787 del 3 aprile 2014, ecco le novità.

Conversione della carta di qualificazione del conducente

A fronte dell'elevato numero di conducenti professionali in possesso di titolo di qualificazione CQC conseguita in altro Stato membro dell'Unione europea, o membro dello Spazio economico europeo o in Svizzera che hanno richiesto la conversione di questo titolo in Italia ecco le disposizioni.

In attesa di un'implementazione delle procedure informatiche, che permetteranno una semplificazione del rila-

scio della patente CQC tenendo conto anche delle richieste di conversione, si rende possibile il rilascio di patente CQC ad un conducente che:

- abbia stabilito la residenza normale in Italia, sia titolare di patente di guida italiana e di qualificazione CQC estera in corso di validità. In caso di patente di guida italiana scaduta, il richiedente dovrà prima procedere al rinnovo del documento e in seguito presentare istanza di rilascio di patente CQC;
- abbia stabilito la residenza normale in Italia, sia titolare di patente di guida rilasciata in uno Stato appartenente all'UE o allo Spazio economico europeo o in Svizzera e di qualificazione CQC estera in corso di validità. Il richiedente dovrà per prima cosa richiedere la conversione della patente di guida rilasciata in altro Stato mem-

bro e successivamente presentare istanza di rilascio di patente CQC.

Infine è importante focalizzare l'attenzione su due aspetti della procedura di conversione:

1. la carta di qualificazione di cui si richiede la conversione deve essere ritirata al momento del rilascio della patente CQC ovvero della carta di qualificazione del conducente, ove ricorra, ma non va restituita allo Stato che l'ha emessa;
2. in tutti i casi in cui la richiesta provenga da soggetto titolare di patente di guida italiana, il rilascio della patente CQC (o della carta di qualificazione del conducente, ove ricorra) va subordinato all'acquisizione di un attestato, dell'autorità dello Stato estero che ha rilasciato il titolo da convertire o duplicare, che sancisca che il richiedente, al momento del rilascio aveva acqui-

 **SACED**
ambiente & energia

carte
carburante

carte
prepagate

buoni
car wash*



* disponibili solo nell'impianto di Boves

sconti riservati a tutti i soci Assotrasporti

Via Santuario 18/C, Boves (CN)

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

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

Fraz. Gamellona 10, Sale San Giovanni (CN)

Via Valle Grana 16, San Rocco Bernezzo (CN)

dalla parte
dell'ecologia

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

www.saced.com

sito la residenza normale in quello Stato.

Superficie dell'aula presso la quale svolgere i corsi di qualificazione iniziale e formazione periodica

Nel caso in cui l'aula si trovi in Comune che nulla abbia previsto in materia di regolamento edilizio, è sufficiente che per ogni allievo sia disponibile uno spazio di 1,5 mq, al netto nelle superficie occupate dall'arredamento.

Presenza del responsabile del corso durante le ispezioni di verifica della regolarità dei corsi.

Durante le lezioni non è necessaria la presenza del responsabile del corso né, tanto meno, del legale rappresentante del "soggetto erogatore del corso".

I funzionari preposti all'ispezione procedono a:

- verificare la regolarità degli adempimenti inerenti la singola lezione (identificazione del docente e degli allievi, verifica del registro delle presenze, etc);
- redigere il verbale, segnalando eventuali contestazioni.

Rilascio patentiCQC per il trasporto di merci a seguito di frequenza del corso

Il 9 settembre 2016 scadrà un rilevante



numero di qualificazioni CQC valide per il trasporto di merci, rilasciate per documentazione, come vi avevamo anticipato. Prevedendo un notevole afflusso di rilascio di patentiCQC che verranno presentate nelle prossime settimane agli Uffici Motorizzazione civile e in considerazione del fatto che detti documenti sono necessari agli autisti per

svolgere la loro attività professionale, la Direzione generale della Motorizzazione invita i propri Uffici a privilegiare le procedure connesse al rilascio delle sopracitate patentiCQC. Visto l'alto numero di domande, è possibile si pensi alla concessione di una deroga temporanea della CQC, per dare modo agli Uffici di completare i lavori.

A12 tirolese, rinviati gli obblighi

Posticipati divieto di circolazione e obblighi della tabella IG-L

Il Governo del Tirolo austriaco ha stabilito di **rimandare al 2020 il divieto di circolazione notturno rivolto ai veicoli classe Euro 6 che viaggiano sull'Autostrada A12.**

Inoltre a partire dal 1° luglio sarebbe dovuto scattare l'obbligo della tabella IG-L (Legge austriaca per la protezione dell'aria dalle immissioni inquinanti) per la circolazione notturna dei veicoli Euro 6 sull'autostrada A12.

Tale disposizione prevede che i mezzi pesanti che transitano sulla A12 viaggino con una "placchetta" montata a bordo, che ne identifichi la classe del motore.

Ebbene, **questo obbligo è stato posticipato al 1° maggio 2017.**

Fino a quella data, per l'autista sarà sufficiente avere a bordo il documento

che attesti il grado di inquinamento del mezzo.



Controlli intensificati sulle strade

A fine luglio c'è stata la campagna "Truck and Bus"

A partire da lunedì 25 e fino a domenica 31 luglio sull'intera rete stradale europea c'è stata la campagna periodica denominata "Truck and Bus".

Che cos'è?

Si tratta di una **campagna d'intensificazione dei controlli**.

È promossa dalla rete delle Polizie europee Tispol e viene effettuata un paio di volte l'anno. Anche la Polizia stradale italiana aderisce all'iniziativa.

Sono stati attivati punti di controllo sulle strade, usufruendo anche dei centri di revisione mobile del ministero dei Trasporti. Occhi puntati soprattutto su camion e autobus.

Attenzione degli Organ di controllo rivolta in modo particolare a:

- tempi di guida e di riposo;
- condizioni del mezzo;
- rispetto dei limiti di velocità;
- regolarità delle autorizzazioni per



il trasporto (nazionale e internazionale);

- rispetto delle regole di trasporto delle merci specifiche.
- La medesima campagna svolta a luglio dell'anno scorso ha portato al controllo di 96.000 veicoli industriali in 28 Paesi. Le infrazioni riscontrate erano state più di 32.000. Quelle più "gettonate" riguardavano il

rispetto dei tempi di guida e di riposo (5023) e gli eccessi di velocità (4134).

Nel 2015 la campagna è servita anche per scovare anche altri tipi di reato non strettamente collegati alla guida, ad esempio la presenza di:

- sostanze stupefacenti;
- migranti irregolari;
- armi;
- merce rubata.

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



It's easier to leaseplan

Tariffe di noleggio a breve

e lungo termine a condizioni

agevolate per i soci

Assotrasporti



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

Mobility r-Evolution

La sfida alla mobilità sostenibile di persone e merci

Pubblichiamo di seguito il contributo che ci ha trasmesso **Gaetano La Legname**, imprenditore del trasporto e consulente tecnico dell'On. Ivan Catalano, Vicepresidente della IX Commissione trasporti alla Camera

dei Deputati

La Legname, che è anche manager di rete, ci presenta i progressi e i notevoli passi avanti fatti in materia mobilità sostenibile di persone e merci.

In passato vi abbiamo già parlato delle reti di impresa, in particolare modo della rete Mobility r-Evolution di cui fa parte anche la nostra società di servizi D.G. Consulting Soc. Coop.

Costituita come rete contratto all'inizio del 2015, oggi, grazie all'impegno del suo nuovo presidente Gaetano La Legname, si è trasformata in una rete con soggettività giuridica continuando la sua opera di aggregazione di aziende che operano nel mercato della mobilità sostenibile. Gli obiettivi, o meglio **il programma di rete, è molto ambizioso e impegnativo.**

Innanzitutto si vuole sviluppare il nuovo mercato del "retrofit elettrico", in seguito all'entrata in vigore del Decreto Ministeriale 1 dicembre n° 219, per il quale l'On. Ivan Catalano ha ottenuto modifica della norma primaria che ha sbloccato l'avanzamento del decreto suddetto.

Nel frattempo La Legname a partire da luglio 2015 ha contattato e coinvolto tutti i principali attori di questo mercato, dopo un lavoro di ricerca di oltre 12 mesi avviato nel 2014.



È di questi giorni l'ottima notizia che la prima azienda produttrice di sistemi di riqualificazione elettrica per veicoli, **la Newtron Engineering Srl di Villafranca Tirrena (ME) è accreditata presso la D.G. della Motorizzazione come costruttore.**

Ma la rete non si occuperà solo di retrofit, ma anche di:

- infrastrutture di ricarica (possibil-

mente da fonte rinnovabile);

- efficienza energetica degli edifici;
- smart grid.

Nel lato autotrasporto di merci per conto terzi l'avvio del **progetto "Fai Meno Strada"**, del quale vogliamo mantenere ancora un po' di riservatezza. Ma nel mese di ottobre, in occasione del Move.App.Expo, potremo comunicare novità molto interessanti.



Dedicato a chi ha fatto molta strada



sferica.net

TRANSPOTECH
LOGISTEC
SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 22-25 febbraio 2017

www.transpotec.com |   

Located in



Co-located with

SaMoTer

In partnership with



Organized by



A Fiera Milano il Forum Internazionale In attesa di Transpotec-Logitec, a settembre c'è il Forum

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, garantendone 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 isti-

FORUM INTERNAZIONALE 2016 DELLA LOGISTICA E DELL'AUTOTRASPORTO



16 SETTEMBRE 2016
Fiera Milano (Rho)

tuzioni, 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 rap-

presenta un importante avvio della discussione che troverà completamento durante Transpotec, in programma a Veronafiere dal 22 al 25 febbraio 2017. Vi ricordiamo che in occasione dell'evento Transpotec 2017, TN Trasporto-notizie sarà nuovamente media partner.

Move.App, ci siamo quasi Tutto pronto per l'evento tecnico-scientifico di Milano

Si avvicina la quarta dedizione di Move.App Expo Conference & Exhibition, **il più importante evento tecnico-scientifico in Italia dedicato all'innovazione tecnologica nei trasporti ed alle politiche per la mobilità di persone e merci.**

Già l'edizione 2015 era stata un successo: più di 8.000 visitatori accolti durante l'evento l'anno scorso.

Organizzato in collaborazione con il CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) e con il CIRT (Centro Ricerca Trasporti) Dip. DITEN - Scuola Politecnica dell'Università di Genova che ne cura la Segreteria Scientifica, è rivolto a un pubblico altamente qualificato (operatori ed esercenti, pubblici decisori, mondo della Ricerca e consulenti del settore) e rappresenta l'appuntamento per eccellenza fra i massimi operatori del settore della mobilità:

- industria;
- pubblici amministratori;
- esercenti.

È inoltre accompagnato da un'esposizio-



ne di veicoli e tecnologie innovative, visite tecniche e test drive.

I temi affrontati durante il Move.App Expo 2016 saranno:

- 14ma edizione Convegno Città Elettriche: Trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e loro integrazione-

ne;

- Ferrovie regionali e AV/AC: materiale rotabile, esercizio, infrastruttura e armamento, segnalamento;
- Cyber security & Safety per i trasporti;
- Smart City;
- Trasporto merci e split modale.

Il calendario prevede il seguente programma:

Sabato 8/10 e domenica 9/10
Week End della mobilità.

Lunedì 10/10 e martedì 11/10
Convegni specialistici ed esposizione di veicoli e tecnologie innovativi.

Mercoledì 12/10
Visite tecniche.

Noi di TN siamo nuovamente media partner dell'evento!



AdAmmine, il composto che elimina gli ossidi di azoto

Il nuovo brevetto entra nella top 10 del 2016

a cura di Silvia Gironi

Finalista del Premio dell'Inventore Europeo 2016, il 9 giugno a Lisbona, è risultato vincitore della categoria Piccole e Medie Imprese: il brevetto degli scienziati danesi della Amminex AS, Tue Johannessen e Ulrich Quaade riguarda **riguarda un nuovo composto a base di ammoniaca in grado di eliminare fino al 99% degli ossidi di azoto prodotti dai motori diesel**. Già sappiamo che l'ammoniaca viene impiegata per ridurre l'emissione di ossidi di azoto nelle grandi industrie ed in alcune soluzioni (AdBlue). Impiegando una grande quantità di ammoniaca in minor volume è possibile abbattere le emissioni. Il metodo memorizza ammoniaca in forma solida che si lega con un sale metallico compattato e potrà essere utilizzato in sistemi applicati ai motori diesel. Il sale metallico, come il cloruro di stronzio, è in grado di assorbire ammoniaca solida, fino all'equivalente di 60 litri di ammoniaca in gas. Sappiamo che il gas ammoniaca rilasciato nel gas di scarico dei motori diesel in maniera costante riduce gli ossidi di azoto (NOx), mentre in forma compatta risultava, fino al momento dell'invenzione danese, ingombrante e costoso. Il nuovo composto, commercializzato con il nome di AdAmmine, potrà avere numerose applicazioni, tra cui la memorizzazione dell'idrogeno

utilizzabile poi come propellente anche se, allo stato attuale delle cose, viene utilizzato per neutralizzare le emissioni di NOx riducendole fino al 99%. L'innovazione consiste principalmente nel fatto che gli attuali "depuratori" cominciano ad attivarsi proficuamente, per quanto riguarda le emissioni nocive, ad una temperatura di 200°, difficilmente raggiungibile dai veicoli che circolano nelle città. Il nuovo composto, invece, comincia a neutralizzare gli NOx in un quinto del tempo. Si fa presto pertanto a rendersi conto della potenzialità in termini di benefici per la collettività. I vantaggi da un punto

di vista economico non sono facilmente valutabili, tuttavia la Commissione del Senato francese ha prodotto una stima secondo la quale il costo per il Paese dell'inquinamento atmosferico nel suo complesso si aggira intorno ai 100 miliardi di euro all'anno. Se consideriamo che il 44% dell'inquinamento da NOx è dato dal trasporto risulta ragionevole pensare che la riduzione dello smog tramite nuove tecnologie come AdAmmine possa avere un effetto positivo. L'azienda, Amminex, ha un progetto ambizioso: quello di sostituire gli attuali sistemi diesel-scrubbing AdBlue.



Subblycar



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

Info

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

truck **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



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 VITTORIO NACCHIA, AUTOTRASPORTATORE ATTIVO NEL NORD ITALIA:
"NON C'È COLLABORAZIONE TRA NOI AUTOTRASPORTATORI!"**

Mi chiamo Vittorio e sono titolare di un'azienda di autotrasporto. Già mio padre era autotrasportatore e come lui avevo l'ambizione di fare questo lavoro. Ho cominciato come autista presso un'azienda di trasporti, dal 2001 fino al 2007. Dopo aver messo un po' di soldi da parte ho acquistato il mio primo mezzo, aderendo ad un consorzio. A poco a poco ho ottenuto tutte le licenze e autorizzazioni necessarie e nel 2013 ho aperto una nuova società e oggi posso contare su 11 automezzi.

La maggior parte dei trasporti li effettuo per un corriere espresso in Italia, soprattutto in Lombardia.

La crisi noi autotrasportatori l'abbiamo sentita eccome! D'altra parte, solitamente, quando la crisi economica colpisce un Paese, uno dei primi settori a risentirne è proprio l'autotrasporto. Non essendoci negoziazioni, non si vende né si compra e le merci non si spostano.

Il biennio più difficile è stato il 2007/2008, quando il prezzo del gasolio era alle stelle. In quel periodo si lavorava quasi gratuitamente e molte aziende ne hanno risentito. Per fortuna ora il prezzo è calato, ma la situazione resta critica.

Per ciò che concerne i costi di esercizio, fortunatamente dove lavoro io vengono rispettati, anche se siamo proprio al minimo possibile!

Non si tiene conto dei nostri costi di gestione, che sono altissimi. Autostrada e gasolio aumentano ogni anno e di conseguenza anche tutto il resto. Per non parlare di quanto ci costano gli automezzi e ancor di più la loro manutenzione. Oggi andare in officina e pagare un meccanico costa 40/45 euro l'ora. E si fa in fretta a

lasciare un mezzo fermo lì per dieci ore. Questi sono i costi che incidono maggiormente, perché non si possono prevedere. Si cerca di calcolare i costi di partenza, ma poi questi imprevisti vanno ad aumentare le spese.

E se un mezzo va in officina, con i costi che ho descritto prima e il tariffario così basso, in quel mese non si guadagna nulla o quasi.

Il vero problema, però, siamo proprio noi autotrasportatori: tra di noi c'è una concorrenza spietata! Per accaparrarsi il lavoro il trasportatore fa preventivi sempre più bassi. Ogni anno, ogni giorno va sempre di più al ribasso! E un piccolo trasportatore non può correre dietro a questi prezzi. Non c'è collaborazione, non c'è dialogo. Mi piacerebbe che almeno una volta al mese noi autotrasportatori, di ogni provincia o regione, ci incontrassimo per fare il punto della situazione. Come del resto fanno tutte le altre categorie: si incontrano, discutono, parlano delle proprie esigenze e necessità. Qui invece ognuno tira dritto per sé. E da solo ciascuno di noi non riesce ad andare così lontano. Bisognerebbe almeno confrontarsi ed essere onesti tra di noi, ed essere uniti. Tanto più perché rappresentiamo una categoria molto grande ed estremamente importante per il Paese. E proprio per questo **lo Stato dovrebbe fare di più!**

Per fortuna già il recupero delle accise e gli sconti sull'autostrada stanno mantenendo in vita l'autotrasporto. Senza non si potrebbe andare avanti, per come stanno andando le cose in questo periodo di crisi. Ma non basta! Servono maggiori agevolazioni. Aumentare le tariffe dei costi di esercizio non servirebbe a niente, se



non a tagliare le gambe alla committenza e di conseguenza anche a noi trasportatori. Anzi, la committenza deve crescere, perché di riflesso cresciamo anche noi.

Lo Stato dovrebbe fare un passo indietro e disporre costi minori per la nostra categoria. Ad esempio, un autista dovrebbe costare di meno. Non come stipendio, ci mancherebbe, ma per ciò che riguarda l'insieme delle tasse che ruotano attorno a lui. Per noi sarebbe un grande vantaggio e potremmo perfino pagare di più il nostro autista. Quest'ultimo sarebbe più motivato, lavorerebbe meglio, noi anche e saremmo tutti contenti. Se non si prendono provvedimenti urgenti, il nostro settore rischia grosso.

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

TEMPI DI GUIDA, RIPOSO E CRONOTACHIGRAFO

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

Obiettivi:

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

Destinatari:

Autisti professionisti

Aziende di riferimento:

Trasposto Merce - Trasporto di Persone

Durata del corso:

4 ore

Numero minimo di partecipanti per avvio corso:

6 partecipanti (4 se finanziato tramite i Fondi Interprofessionali)

Costo del corso:

60,00 a partecipante

Personale Docente:

Esperto di trasporti, insegnante/istruttore di guida

Materiale didattico:

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

Modalità:

Aula

Opportunità:

Il corso può essere finanziato tramite i fondi Interprofessionali

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

Raggiunto l'accordo Assotrasporti-Bardahl

Assotrasporti insieme alla Bardahl al Riviera Motorfest

Ai primi di settembre si è tenuta la tre giorni del Riviera Motorfest & European Truck Tour, manifestazione rivolta al settore dei veicoli di trasporto, tenutasi a Riccione. Presente anche Assotrasporti, in collaborazione con la Bardahl, al primo evento insieme dopo l'accordo raggiunto recentemente. **Assotrasporti è da sempre alla ricerca di soluzioni innovative per la riduzione dei costi e per la redditività delle aziende di trasporto.** Grazie all'intesa Assotrasporti-Bardahl l'autotrasportatore - passando tramite Assotrasporti - può ottenere benefici sull'acquisto dei prodotti Bardahl.

Prodotti tecnologicamente avanzati che riducendo gli attriti diminuiscono i costi di manutenzione, aumentando la durata delle parti meccaniche e della vita dei veicoli. Reciproca la soddisfazione per il prestigioso stand allestito e per l'esito della collaborazione, una base importante in vista dei prossimi eventi in programma insieme.

Maggiore difesa contro usura, ossidazione, corrosione. Queste le qualità dei prodotti Bardahl. Soltanto con lo sviluppo e la ricerca, suffragata da adeguate sperimentazioni, è possibile produrre lubrificanti in grado di assicurare la massima affidabilità e durata dei motori garantendo la sicurezza e il rispetto dell'ambiente. I lubrificanti Bardahl sono all'avanguardia in quanto, grazie alle esclusive molecole POLAR PLUS e FULLERENE C60, garantiscono eccezionali performance in condizioni critiche e gravose di impiego. L'esclusiva formula Bardahl Polar Plus è una combinazione di sostanze chimiche contenute nei lubrificanti Bardahl che riducono fortemente l'attrito tra le superfici metalliche in contatto e in movimento.

Si tratta di una miscela unica nel suo genere per quanto riguarda la capacità di preservare le superfici dall'usura e dalla corrosione. La spiegazione di ciò si trova nella struttura molecolare dei composti Bardahl le cui molecole, essendo fortemente polari, vengono attratte dalle superfici metalliche. Le molecole polari Bardahl si comportano come delle mi-



cro-calamite che si fissano sulle superfici metalliche e formano una barriera lubrificante estremamente resistente.

La formula Polar Plus assicura un doppio livello di protezione costituito da un film lubrificante superficiale al quale si aggiunge uno strato di molecole polari in grado di aderire stabilmente alle superfici metalliche del motore, creando una barriera di protezione permanente. La formula Bardahl assicura prestazioni nettamente superiori rispetto ai lubrificanti convenzionali. Nel 1996 alcuni ricercatori dell'Università di Huston (Texas, U.S.A.) hanno ricevuto il Premio Nobel per la chimica per aver scoperto una nuova forma di carbonio denominata Fullerene composta da 60 atomi raggruppati in una struttura tridimensionale simile a un pallone da calcio. Lo staff tecnico Bardahl, dopo anni di ricerca e sviluppo in laboratorio, ha messo a punto una formula che consente di

sfruttare le straordinarie capacità della molecola del Fullerene C60. Le molecole di Fullerene contenute nei lubrificanti Bardahl C60 si comportano come micro-cuscinetti a sfera che, andando a interporsi tra le superfici metalliche del motore, creano uno strato di protezione anti-attrito, consentendo di sfruttare al massimo le potenzialità del motore, preservandolo da usura e corrosione. Bardahl è il primo produttore di lubrificanti ad aver messo a punto una formula che utilizza la chimica del Fullerene C60. L'esclusiva formula anti-attrito Bardahl Polar Plus - Fullerene assicura un triplo strato di protezione, offrendo così prestazioni superiori rispetto ai lubrificanti convenzionali:

- un film lubrificante superficiale;
- una zona di molecole polari (Polar Plus);
- le molecole di Fullerene C60 come meccanismo di protezione finale.



BARDAHL DPF CLEANER

Permette la rigenerazione del filtro del particolato ed il mantenimento del corretto valore di pressione differenziale all'interno del dispositivo.



ADDITIVO PER DIESEL

PULISCE IL FILTRO ANTIPARTICOLATO

MAGGIOR DURATA DI FAP E DPF

RIGENERAZIONE EFFICACE

Scopri anche gli altri prodotti additivi per carburanti su

WWW.BARDAHL.IT



www.bardahl.it



TECHNOLOGICAL
SUPREMACY

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!

AMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



**NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL**



CORSI DI FORMAZIONE

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



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

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.eu



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

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.

GLI STUDI DI SETTORE: FACCIAMO CHIAREZZA E APPROFONDIAMO

Un tema molto delicato sul quale regna ancora una forte disinformazione è quello relativo agli studi di settore, **ossia quel modello da allegare alla dichiarazione dei redditi nel quale il contribuente verifica la sua posizione fiscale e decide eventualmente se adeguare il suo reddito nel caso di non congruità.**

Lo studio è l'elaborazione di dati contabili e relativi all'attività svolta che si pone l'obiettivo di determinare i ricavi congrui.

Pertanto si sottolinea che il focus sono i ricavi e non il reddito, perciò si può verificare il caso di Tizio, congruo, con un reddito minore di Caio, non congruo.

Ciò che preme chiarire è innanzitutto la natura degli studi di settore: essi sono delle presunzioni semplici, pertanto la

mancata congruità non implica alcun obbligo di adeguamento sul contribuente.

Tale affermazione dovrebbe suscitare una reazione di ovvietà, tuttavia è ancora diffusa la concezione che la non congruità sia un elemento grave che metta in pericolo la propria posizione fiscale e si traduca in un recupero d'imposta a seguito di atto d'accertamento.

L'omesso adeguamento da parte del contribuente e l'eventuale successivo accertamento da parte dell'Agenzia delle Entrate non si può basare sulle risultanze degli studi di settore, in quanto questi sono dati statistici che devono essere necessariamente contestualizzati riferendosi alla specifica situazione del contribuente.

La Cassazione con la sentenza chiave 26635/2009 stabilisce questo al fine di evitare che lo studio si trasformi da mezzo di accertamento in mezzo di determinazione del reddito, con una illegittima compressione dei diritti emergenti dagli artt. 3, 24 e 53 Cost.

Pertanto se un autotrasportatore non congruo subisce un accertamento da parte dell'Ufficio, quest'ultimo non può limitarsi ad utilizzare il dato di Gerico (il software che elabora gli studi) per recuperare base imponibile ma, partendo eventualmente dallo studio di settore, contestualizzarlo sulla base della reale attività del contribuente. Per esempio non è applicabile lo studio di settore ad un autotrasportatore che realizza la maggior parte dei ricavi da un solo committente, ovvero se per motivi di salute non ha potuto lavorare per un periodo dell'anno.

Un elemento importante è quello di tenere sempre copia dei contratti.

La non congruità è sovente dovuta al fatto che il margine lordo per addetto è basso. Gli studi di settore, infatti, per quanto si siano perfezionati nel corso degli anni ed utilizzino un correttivo anti-crisi, non tengono sufficientemente conto di aspetti economici innegabili quali la concorrenza estrema che obbliga a ridurre i margini.

Se il contribuente ha adeguata prova di ciò, qualsiasi attività di contestazione sarebbe arginata a monte. Si ricorda infatti che nel contenzioso tributario vince la parte che fornisce la prova: l'A-



genza delle Entrate deve individuare gli elementi di evasione (es. versamenti sui conti correnti non giustificati) e non può semplicemente utilizzare gli studi di settore, il contribuente deve utilizzare tutti i documenti contabili ed extra contabili che dispone.

Nel caso in specie la copia del contratto da cui emerge il corrispettivo della prestazione è sicuramente una solida prova di difesa, ancorché da integrare. Un seconda disinformazione è quella per la quale la congruità o l'eventuale adeguamento sia una garanzia di tranquillità fiscale.

La congruità agli studi non esclude minimamente la possibilità di accertamento ma, eventualmente, ne riduce la

probabilità.

Sul punto si sottolinea una pratica da "furbetti" che ha indotto il legislatore ad intervenire, cioè quella di alterare i dati degli studi per ottenere la congruità: infatti basta imputare il carburante anziché nel rigo F14 nel rigo F16 per modificare in modo sostanziale i ricavi stimati dallo studio.

Il legislatore, pertanto, ha introdotto nel 2007 la lettera d ter) al secondo comma dell'art. 39 del Dpr 600/73 che consente all'ufficio di determinare in maniera induttiva il reddito (ossia prescindendo dalle scritture contabili e sulla base di presunzioni comunque raccolte prive dei requisiti della gravità, precisione e concordanza) se vi è stata

un'infedele compilazione degli studi di settore che ha comportato una differenza superiore al 15% tra i ricavi stimati corretti e quelli determinati sulla base dei dati infedeli.

Possiamo sintetizzare che lo studio deve essere elaborato con tranquillità ed utilizzato anche come forma di analisi interna all'azienda, cioè come strumento per valutare la propria attività nei confronti delle altre imprese, per esempio confrontare il proprio margine con quello medio dei concorrenti.

Tale aspetto di utilizzo dei dati degli studi a scopi economico-tecnici, lontani dalla normativa fiscale, è citato da autorevoli autori ma rimane una pratica che fa poca breccia tra le imprese.



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.

PENSIONE DEL FUTURO, COME VERIFICARE CHE TUTTO SIA IN REGOLA

Le famose buste arancioni dell'Inps, quelle contenenti la simulazione sull'importo della propria futura pensione, dopo alcune difficoltà iniziali, stanno cominciando ad arrivare ai rispettivi destinatari.

Per le nuove generazioni il contenuto della busta non rappresenta quello che si potrebbe definire una buona notizia, il loro trattamento pensionistico sarà sensibilmente inferiore a quanto incassato dagli attuali pensionati.

Che pervenga o meno questa comunicazione è comunque consigliabile effettuare di propria iniziativa la verifica dei dati contenuti nel proprio "estratto conto contributivo" accedendo alla propria cartella personale tramite il portale INPS (www.inps.it) e seguendo il percorso suggerito.

Per prima cosa il sistema indirizzerà l'utente alla procedura per ottenere il codice identificativo personale (il cosiddetto P.I.N.), diventato indispensabile per qualsiasi curiosità o pratica da

effettuare sulla propria posizione contributiva, in quanto l'INPS stessa non accetta più istanze in formato cartaceo. Una volta ottenuto tale codice di accesso sarà possibile esaminare ed eventualmente stampare l'estratto conto della propria attività lavorativa e verificarne la correttezza in termini di contributi versati.

È consigliabile fare analizzare il documento da un consulente esperto, da un patronato o dall'INPS stesso, per avere le corrette proiezioni in prospettiva pensionistica.

Non sempre infatti le aziende hanno provveduto correttamente al versamento dei contributi per i propri dipendenti, o ancora, non sempre sono state effettuate le dovute iscrizioni alle gestioni previdenziali.

Qualche volta, addirittura, si scopre la mancanza di contribuzione a causa di errori della propria posizione anagrafica.

Tutte, o quasi, le inesattezze sono sa-

nabili a condizione che il lavoratore conservi diligentemente la documentazione dei rapporti di lavoro - soprattutto di quelli cessati - nonché la documentazione di altro tipo avente una valenza contributiva come, ad esempio, il fascicolo del servizio militare effettuato, necessario per l'accredito ai fini contributivi di tale periodo.

Naturalmente questi consigli non pretendono di fornire la soluzione per ottenere una pensione, ma, almeno, se messi in pratica, eviteranno future secature, perdite di tempo e recriminazioni varie.





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.

CCNL ASSOTRASPORTI-UGL: RISOLUZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO CON PREAVVISO NELLE IMPRESE MINORI

Indipendentemente da quanto esaminato nei due precedenti interventi, su questo numero di *Trasportonotizie*, in tema di licenziamenti per ragioni economiche e licenziamenti disciplinari, occorre evidenziare che, a mente dell'art. 48, CCNL Assotrasporti-UGL, **è stabilita una specifica disciplina per il licenziamento con preavviso, nelle aziende con un numero inferiore a 15 soci o lavoratori dipendenti.**

In questi termini, l'art. 48 elenca una serie di ipotesi nelle quali l'impresa può intimare il licenziamento, rispettando la condizione del preavviso.

Nella elencazione che riassumerò, sono contenute tipologie di causali che possono ricondursi, sia all'area soggettiva, sia all'area oggettiva del licenziamento. La clausola contrattuale opera una sorta di tipizzazione per alcune ragioni, a fronte delle quali, nelle suddette imprese minori, il datore di lavoro può senz'altro procedere al licenziamento. Le previsioni in oggetto delimitano le rispettive tipologie di licenziamento nell'area del giustificato motivo soggettivo (GMS), o nell'area del giustificato motivo oggettivo (GMO).

Ricordo che il GMS è ravvisabile in ogni situazione nella quale sia riconoscibile ed imputabile al socio/lavoratore un comportamento inadempiente a titolo di colpa, diversamente dal GMO che ricorre qualora lo scenario e i fatti posti a giustificazione del licenziamento non siano riconducibili, neppure per via mediata, ad un comportamento colpevole del socio/lavoratore, ma siano caratterizzati da una matrice di oggettività e prescindano, dunque, da inadempimenti del soggetto interessato. Quando emerge un comportamento inadempiente del collaboratore, con una matrice di colpevolezza, il licenziamento che può seguire viene attratto nella sfera di applicazione del licenziamento disciplinare, determinando l'attivazione delle tutele e delle procedure previste dall'art. 7, Statuto lavoratori (Legge 300/1970), nonché dal CCNL.

Richiamo quanto esposto nell'articolo precedente, dedicato specificamente a questa forma di licenziamento.

La casistica contenuta nell'art. 48 CCNL Assotrasporti-UGL è, in sintesi, la seguente:

- insubordinazione verso i superiori (GMS);

- appropriazione indebita di beni dell'impresa (GMS);
- danneggiamento volontario di beni dell'impresa (GMS);
- concorrenza con l'impresa cooperativa (GMS);
- esecuzione di lavori senza permesso (GMS);
- falsificazione di documenti dell'Impresa/cooperativa(GMS);
- assenze non giustificate (GMS): oltre 4 giornate consecutive o 6 giornate nel biennio, anche non consecutive;
- rientro da malattia/infortunio oltre 2 giorni dalla guarigione (GMS);
- cessazione attività, previa consultazione sindacale (GMO);
- gravi difficoltà economiche dell'impresa/cooperativa (GMO);
- comportamenti lesivi dell'integrità fisica/morale (gravi e/o reiterati) (GMS).

Come già detto, la qualificazione del motivo di licenziamento nell'area soggettiva comporta l'obbligo per l'impresa/cooperativa di seguire le prescritte procedure disciplinari. In ogni caso, il licenziamento determinato da simili causali è da considerarsi vincolato all'obbligo del preavviso. Il preavviso, ai sensi dell'art. 2118 Cod. Civ., è una condizione di attuabilità del licenziamento, dalla quale non si può prescindere, salvo che ricorra il caso, disciplinato dall'art. 2119 cod. civ., ripreso da alcune leggi speciali e dalla contrattazione collettiva (segnatamente, per ciò che qui interessa, richiamo l'art. 54, CCNL Assotrasporti-UGL), esaminato nell'articolo pubblicato nello scorso numero di questa rivista, il quale accenna alla possibile intimazione, al termine di una procedura disciplinare, di un licenziamento per giusta causa, senza preavviso (descritto, comunemente, come "licenziamento in tronco"). L'obbligo del preavviso comporta il rispetto dei termini previsti dall'art. 48 CCNL (da 15 a 60 giorni di calendario, in relazione a qualifica e fasce di anzianità del dipendente e/o socio) o, in alternativa,



attraverso la dispensa dall'effettuazione del periodo di preavviso in servizio, l'allontanamento del collaboratore con effetto immediato, salva la erogazione, a titolo di "indennità sostitutiva", della retribuzione corrispondente alla durata del preavviso stesso. Ricordo che, per le imprese e le cooperative, il rapporto di lavoro del socio si estingue immediatamente ed automaticamente in caso di esclusione o recesso, secondo le previsioni specifiche a riguardo dello statuto (mentre se si estingue il rapporto di lavoro, il rapporto associativo non decade come conseguenza diretta) (Legge 142/2001). L'elencazione di cui sopra, prevista come una sorta di motivazioni precostituite per il licenziamento con preavviso nelle imprese con meno di 15 soci o dipendenti, non esaurisce certamente le possibili causali di licenziamento, dovendo a riguardo farsi riferimento alle previsioni generali di Legge che qualificano (art. 3, Legge 604/1966):

- Il licenziamento per GMS, come determinato da un notevole inadempimento degli obblighi contrattuali del lavoratore;
- Il licenziamento per GMO, come legato a ragioni inerenti l'attività



produttiva, l'organizzazione del lavoro e il regolare funzionamento di essa.

Nell'ambito di questo quadro legale, spetta ad eventuali previsioni legislative, contrattuali collettive e, infine, alla giurisprudenza (casistica delle sentenze), determinare le situazioni da innestare nella previsione normativa, per sua natura generale ed astratta e, di per sé, inadatta a dare un parametro immediato di applicazione. Le senten-

ze dei Giudici, negli anni, hanno costruito un orientamento finalizzato all'individuazione di specifiche condotte del lavoratore, o di situazioni riguardanti l'azienda, tali da costituire un punto di riferimento per gli operatori del diritto e per le imprese, nonché per le parti sociali che, nella redazione delle clausole dei contratti collettivi in materia di licenziamenti, oggettivi o soggettivi, si allineano generalmente a tali indirizzi interpretativi.

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. ALESSANDRO DELLE CESE

LAVORO

Dottore Commercialista, è fondatore dello Studio di Commercialisti Associati Delle Cese - ADC Consulting in Milano..

IL TRASPORTATORE NON PUÒ DEDURRE GENERICHE FATTURE DI SERVIZI

Di recente l'Agenzia dell'Entrate ha contestato ad un trasportatore, costituito sotto forma di Srl, la descrizione generica delle prestazioni riportate sulle fatture di alcuni sub-vettori, considerandole, per questo, non idonee a legittimare la deducibilità dei relativi costi, in quanto "non consentono di provarne l'inerenza sotto il profilo qualitativo/quantitativo".

Ciò impedirebbe al Fisco di verificare la congruità dei corrispettivi e la strumentalità delle prestazioni ricevute, poiché, da un lato, non si può rilevare il criterio specifico di determinazione degli importi fatturati e, dall'altro, è impossibile desumere dalla descrizione delle fatture quali e quanti servizi siano stati posti in essere, risultando così i relativi costi privi di inerenza, salvo prova contraria e/o documentale.

La Suprema Corte ha più volte ribadito il principio secondo cui la fattura, se compilata in osservanza delle prescrizioni imposte dall'art. 21 DPR 633/72, è un documento idoneo a legittimare la deduzione del costo. Ciò, tuttavia, non inibisce l'eventuale contestazione dell'Agenzia delle Entrate che, tramite prove anche presuntive, può dimostrare

l'inesistenza o l'inerenza delle operazioni ex art. 109 del TUIR.

Diversamente, l'inosservanza del citato art. 21 - ove è previsto che la fattura deve contenere natura, quantità e qualità dei beni e servizi oggetto dell'operazione - a causa di una descrizione generica dei servizi oggetto di fatturazione, legittima l'accertamento analitico-induttivo ex artt. 39 co. 1 lett. d) del DPR 600/73 e 54 co.2 del DPR 633/72.

Recentemente è stato affermato che **la descrizione delle operazioni oggetto della fattura emessa ai sensi dell'art. 21 anzidetto, non può essere generica** al punto da accorpate, in modo indistinto, attività diverse sotto il profilo del loro contenuto quali, ad esempio, attività di trasporto, magazzinaggio, tenuta contabilità, promozione vendite, servizi professionali e marketing, in quanto, in tale ipotesi, non verrebbe rispettata la finalità della norma, la quale intende garantire la corretta identificazione delle operazioni (Cass. n. 21980/2015).

In tal senso depone anche la giurisprudenza di legittimità, per cui l'eccessiva genericità delle fatture e l'indeterminatezza del sistema di calcolo dei corrispettivi dei servizi ricevuti non consente

di dedurre i relativi costi. Grava, quindi, sul contribuente l'onere di dimostrare l'effettività e il preciso ammontare dei costi dedotti (Cass. nn. 1951/2015, 23550/2014 e 23626/2011), essendo questi altresì gravato dell'onere di provare, con idonea documentazione di supporto, la ragione di tali costi, in modo tale che emerga la strumentalità dei beni e servizi acquistati rispetto all'attività esercitata.

Inoltre il contribuente, sempre ai fini della deducibilità dei costi, è tenuto a dimostrare, qualora l'Amministrazione finanziaria la contesti, la loro coerenza economica, ovvero la loro congruità, in difetto della quale risulta legittima la ripresa a tassazione (Cass. nn. 7701/2013, 4554/2010).

Posto quanto sin qui delineato e precisato che debba comunque ritenersi rispettosa delle prescrizioni di cui al predetto art. 21 una fattura che rimandi a un contratto "dettagliato" di prestazioni o a specifica documentazione allegata o comunque immediatamente producibile al Fisco, il trasportatore non si è limitato solo ad esibire le fatture richieste e di cui si contestava, appunto, l'inerenza, ma anche una mole documentale a supporto piuttosto consistente, quali:

- email;
- corrispondenza ordinaria;
- contratto sottoscritto dalle parti con dettagliata descrizione delle

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



- prestazioni da rendere;
- documenti di trasporto giornalieri;
- dettaglio dei viaggi effettuati giornalmente o il kilometraggio effettuato;
- le disposizioni di bonifico relativo a ciascun documento fiscale.

Dinnanzi a siffatta giustificazione, i funzionari dell'Agenzia delle Entrate non hanno potuto far altro che accogliere favorevolmente l'operato del trasportatore e le sue prove documentali e probatorie.

In conclusione, l'irregolarità di una fattura con descrizione generica, determina "automaticamente un'inversione di ruolo, trasferendo al contribuente l'onere di rintracciare elementi probatori a sostegno della sua tesi".

Nel caso di specie, ciò è quanto avvenu-



to e, quindi, il tentativo di recuperare a tassazione di una parte dei costi da par-

te del Fisco poteva ritenersi infondato e così è stato.



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 "NUOVA" RIAMMISSIONE ALLA DILAZIONE DEI RUOLI

Il 2 agosto scorso il Senato ha convertito in Legge, con alcune modificazioni, il Decreto Legge n. 113/2016, recante **misure finanziarie urgenti per gli enti territoriali e il territorio, sul quale era stata posta la questione di fiducia**.

Nel provvedimento, più noto come "Decreto Enti locali", sono contenute le norme per una ulteriore riammissione alla dilazione dei ruoli, istituto già incluso in precedenti atti legislativi del passato.

Giova ricordare che per effetto del DLgs. 159/2015, la dilazione delle somme iscritte a ruolo e derivanti da accertamento esecutivo era già stata oggetto di importanti modifiche, in special modo sulla possibilità della riammissione alla dilazione dopo la decadenza, per mancato pagamento di cinque rate, anche non consecutive.

Contestualmente, era stata concessa una sorta di sanatoria che permetteva la riammissione per il pregresso.

L'art. 15, comma 7, del DLgs. 159/2015

aveva infatti stabilito una riammissione per i debitori decaduti da una rateazione nei 24 mesi precedenti l'entrata in vigore del DLgs. 159/2015, condizionata alla presentazione di specifica richiesta da presentare entro il 21 novembre 2015.

Il Decreto Legge "Enti locali" approvato il 2 agosto ha previsto che, per le dilazioni

concesse prima dell'entrata in vigore del DLgs. 159/2015, il debitore può sempre essere riammesso se versa le rate scadute. Di fatto, vengono implicitamente annullati gli effetti dell'art. 15, comma 5, del DLgs. 159/2015, norma che contemplava l'impossibilità della riammissione delle rate scadute.

Premesso quindi quanto sopra e alla luce della nuova disposizione di Legge, i debitori che, alla data del primo luglio 2016, sono decaduti da una dilazione (ai sen-



si dell'art. 19 del DPR 602/73) possono nuovamente rateizzare l'importo per un massimo di 72 rate.

Ovviamente rimangono salvi i piani di dilazione straordinaria già concessi, ovvero quelli sino ad un massimo di 120 rate mensili.

È importante sottolineare che, come nelle riammissioni precedenti, non è necessario dimostrare lo stato di difficoltà finanziaria, quale che sia l'importo da rateizzare.

La domanda per la riammissione andrà presentata, a pena di decadenza, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della Legge di conversione del Decreto.

Il mancato pagamento di due rate anche

non consecutive provoca la decadenza del beneficio.

La norma di cui si tratta ha introdotto un'altra modifica non meno importante, elevando da 50.000 euro a 60.000 euro il limite al di sotto del quale la dilazione viene concessa da Equitalia su semplice richiesta di parte, senza la necessità di dimostrare la temporanea difficoltà finanziaria.

Per gli importi superiori la procedura rimane invariata, ovvero occorrerà produrre idonea documentazione: la dichiarazione ISEE per le persone fisiche e i prospetti degli indici di bilancio per le società.

Infine, viene riproposta la riammissione

alla dilazione per coloro i quali sono decaduti da una dilazione da accertamento con adesione e acquiescenza.

Non saranno però riammessi alla dilazione i contribuenti decaduti a seguito di definizione degli avvisi bonari, mediazione e conciliazione giudiziale. La possibilità resta però circoscritta ai debitori decaduti dopo il 15 ottobre 2015 e sino al 1° luglio 2016. La riammissione non sarà automatica, come era previsto dalla L. 208/2015 che presupponeva la sola ripresa dei pagamenti entro la fine del maggio scorso, ma occorrerà presentare una richiesta da inviare alle Entrate, a pena di decadenza, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della Legge di conversione.



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'OBBLIGO DI FORMAZIONE DEL CONDUCENTE IN MATERIA DI CRONOTACHIGRAFO

Il 2 marzo è entrata in vigore la seconda tranche delle nuove disposizioni in materia di tachigrafo introdotte il 2 marzo 2015 dal Regolamento (UE) n. 165/2014.

La nuova serie di norme prevede il **rafforzamento dell'obbligo delle imprese di trasporto di garantire ai propri conducenti una formazione e istruzioni adeguate** per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi, sia digitali che analogici.

Il Regolamento, all'articolo 33 comma 1, testualmente recita "Le imprese di trasporto garantiscono che i propri conducenti ricevano una formazione e istruzioni adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi, che siano digitali o analogici, effettuano controlli periodici per garantire che i propri conducenti li utilizzino correttamente e non forniscono ai conducenti alcun incentivo diretto o indiretto che possa incoraggiare ad un uso improprio dei tachigrafi".

Nel Regolamento non si parla di corsi e tanto meno di ore minime di formazio-

ne. Bisogna quindi garantire che il personale sappia usare il tachigrafo come strumento di lavoro.

Non si parla di istruire gli autisti sul regolamento 561/2006, ma sul funzionamento dell'apparecchio di controllo per le funzioni che deve usare il conducente.

Chi guida mezzi di trasporto superiori ai 35 quintali in conto proprio e in conto terzi non sempre ha ben chiaro come funziona il cronotachigrafo digitale e cosa prevedono le norme: per questo capita che gli autisti e i datori di lavoro

vengano multati dalla polizia stradale per errori o banali dimenticanze nella gestione e nell'archiviazione dei dati.

Con questo secondo passo il legislatore intende rafforzare ulteriormente l'obbligo da parte dell'impresa di autotrasporto di formare i propri conducenti sull'uso del tachigrafo digitale (e analogico) e sugli obblighi e i diritti che essi hanno.

Il Regolamento prevede che le imprese siano responsabili dei propri conducenti ma lascia la flessibilità di limitare tale responsabilità solo all'azienda (o anche all'autista) allo Stato membro.

Altro e distinto obbligo è quello di fornire all'autista il materiale per tenere le registrazioni.

Nel caso di cronotachigrafo analogico,



sarà necessario fornire un numero sufficiente di fogli di registrazione (dischi) sulla base del lavoro da svolgere e delle eventuali perdite o ritiri da parte della Polizia Stradale per controlli.

Nel caso di cronotachigrafo digitale, l'impresa deve fornire sufficiente carta termica per la stampa dei dati durante i controlli su strada. Per quanto riguarda i predetti dati, il Regolamento impone chiaramente non solo che le imprese debbano conservarli, ma devono anche darne una copia ai conducenti che lo richiedono. Nel caso di cronotachigrafi digitali, bisogna fornire agli autisti una

stampa dei dati.

Il Regolamento stabilisce che gli Stati possono circoscrivere le responsabilità a diversi casi come la mancata formazione dei conducenti sul funzionamento del tachigrafo, la concessione di premi o maggiorazioni salariali in base alle distanze percorse e/o al volume delle merci trasportate, alla mancata organizzazione dell'attività degli autisti, in modo tale da non consentire agli stessi di osservare i tempi di guida e di riposo oltre che la mancata fornitura ai conducenti delle opportune istruzioni sul rispetto di quanto sopra.

In conclusione, è evidente l'opportunità di prevedere maggiori controlli in materia di cronotachigrafo.

Sotto questo profilo, le nuove norme vanno nella direzione auspicata.

Vi sono, tuttavia, alcuni punti ad oggi non chiariti, come la durata e l'oggetto dei corsi ed il collegamento fra la condotta e l'elemento psicologico (dolo o colpa) per evitare attribuzioni di responsabilità sulla base di mera responsabilità oggettiva.

Sembra imminente l'intervento Ministeriale con una circolare. Speriamo possa chiarire tutti i dubbi.



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.

AUTOVELOX NON SEGNALATO? IL VERBALE È ILLEGITTIMO

L'art. 77 del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada prescrive **l'obbligo di segnalazione dei cartelli stradali**. In particolare, ai sensi del comma 1, "i segnali stradali verticali da apporre sulle strade per segnalare agli utenti un pericolo, una prescrizione o una indicazione, ai sensi dell'art. 39 del Codice, devono avere, nella parte anteriore visibile dagli utenti, forma, dimensioni, colori e caratteristiche conformi alle norme del presente Regolamento e alle relative figure e tabelle allegate che ne fanno parte integrante".

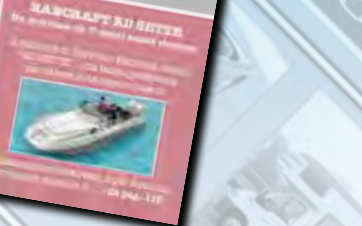
Tale obbligo deve ritenersi riferibile non solo ai segnali stradali prescrittivi, i quali hanno la funzione di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, ma finanche ai segnali meramente informativi, come i cartelli sul rilevamento elettronico della velocità.

La Suprema Corte di Cassazione ha inoltre evidenziato come il disposto di cui all'art. 4 L.1 agosto 2002, n. 168 (Conversione in Legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale) debba considerarsi norma imperativa. Ai sensi di tale art. 4, gli organi di Polizia

Stradale possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui viene data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli artt. 142 e 148 del Codice della Strada, concernenti rispettivamente i limiti di velocità ed il sorpasso. Ebbene, i Giudici di legittimità hanno sottolineato che, in forza di tale norma, **la Pubblica Amministrazione proprietaria della strada è tenuta a dare idonea informazione dell'utilizzo e dell'installazione degli autovelox con l'apposizione in loco di cartelli** che indichino la presenza di tali mezzi di rilevamento della velocità, configurandosi in difetto l'illegittimità del relativo verbale. L'inconfutabilità di tale previsione è desumibile altresì dal suo successivo innesco nel corpo del Codice della Strada, il cui art. 142 impone la preventiva segnalazione e visibilità delle postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità a mezzo di cartelli o dispositivi di segnalazione luminosi installati con adeguato anticipo rispetto al luogo ove viene effettuato il rilevamento e in modo da garantire il tempestivo avvistamento da parte dell'utente della strada. La Corte di

Cassazione ha specificato che, ai fini della validità del verbale di contestazione dell'eccesso di velocità, non vi debbano essere tra il segnale ed il luogo di effettivo rilevamento intersezioni stradali che comporterebbero la ripetizione del messaggio dopo le stesse. Gli artt. 77 (Norme generali sui segnali verticali) e 78 (Colori dei segnali verticali) del Regolamento di attuazione del Codice della Strada non escludono, infatti, l'applicazione dell'art. 4 L. 168 del 2002. La corretta interpretazione del citato art. 77 induce a considerare tale norma comprensiva anche della disciplina dei segnali di indicazione, inclusi quelli di preavviso e quelli che indicano installazioni o servizi, nella cui categoria rientrano quelli con funzione preventivo/dissuasiva relativi al controllo elettronico della velocità. Pertanto, in ossequio al recente orientamento della Suprema Corte di Cassazione, dall'analisi della normativa concernente l'utilizzo e l'installazione di dispositivi di rilevamento della velocità nonché dalla disciplina della segnaletica verticale predisposta dal Regolamento di Attuazione del Codice della Strada emerge l'illegittimità del verbale di contestazione dell'eccesso di velocità qualora la postazione di controllo non sia segnalata con adeguato anticipo rispetto al luogo ove viene effettuato il rilevamento, con ripetizione del cartello che segnala l'autovelox ad ogni intersezione stradale.

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.

Focus: qui Piemonte



Demonte, deviazione del traffico

Circolazione alternata per permettere i lavori

Si è svolta venerdì 29 luglio, presso la Prefettura di Cuneo, la riunione per l'esame congiunto della deviazione del traffico pesante sulle S.P. 337 e S.S. 21, **in previsione dell'installazione del cantiere per la riqualificazione delle facciate del concentrico di Demonte** prospettanti la S.S. 21. Al tavolo tecnico erano presenti anche alcune associazioni di categoria, tra le quali l'ACIT (Associa-

zione Cuneese Innovazione nel Trasporto), aderente ad Assotrasporti, in rappresentanza dei propri associati trasportatori. Il sindaco di Demonte ha riferito che la previsione di durata dei lavori, diversamente da quanto precedentemente indicato, sarebbe stata pari a circa 180 giorni.

Da qui la necessità di rivalutare e definire la deviazione del traffico, anche in vista della prossima stagio-

ne invernale. La proposta avanzata è stata quella di prevedere la circolazione alternata, sulla via principale del Concentrico nei due sensi di marcia, per tutte le tipologie di veicoli, con l'installazione di semafori, all'inizio e alla fine del concentrico di Demonte per il periodo in cui è stato installato il cantiere di riqualificazione delle facciate.

D'accordo anche il sindaco di Vinadio e il sindaco di Ai-

sone. I rappresentanti delle associazioni ACIT e Astra e l'Amministratore Delegato della società Fonti S. Anna S.p.A hanno però sottolineato la necessità che il dispositivo semaforico sia programmato in modo da non creare lunghe attese e che sia installato un display indicante il tempo di attesa per i veicoli in sosta.

È stato inoltre richiesto che le modifiche della viabilità vengano tempestivamente comunicate alle associazioni e ai soggetti interessati.

Il Rappresentante dell'ANAS S.p.A. ha confermato l'attuabilità della proposta di transito alternato con l'installazione di un semaforo, che sarà disposta nel Concentrico del comune di Demonte - come concordato - e tutte le parti coinvolte cureranno la massima diffusione delle informazioni al fine di non creare disagi alla circolazione.



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



Decreto in materia di attività portuali La Regione ha chiesto una proroga

A fine luglio è stato approvato il **Decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle attività portuali"**. Il Decreto, che arriva in seguito ai disguidi logistici che hanno colpito soprattutto gli autotrasportatori e di cui vi avevamo dato notizia all'intero dello scorso numero, si pone l'obiettivo punta al rilancio della portualità e della logistica, consentendo ai porti italiani di diventare un sistema migliore. Tuttavia, per ciò che concerne

l'accorpamento dei porti Savona-Genova **la Regione ha ufficialmente chiesto al Ministero una proroga**. L'obiettivo? Rinviare il processo di accorpamento tra i due porti liguri. Lo ha dichiarato il governatore della Liguria Giovanni Toti. "La richiesta di proroga - ha spiegato - riguarda il fatto che stiamo accorpando strutture complesse con propri piani di investimento, che marcano a velocità diverse e spesso hanno procedure e regolamenti diversi. Che occorra un momento transitorio per

mettere al passo le due strutture per poi integrarle come richiede la riforma credo che risponda alla logica. A giudizio di Toti sarebbe stato più "prudente inserire nello stesso impianto legi-

slativo le norme transitorie. Non è stato fatto e quindi le costruiremo strada facendo con il buon senso. Per altro non abbiamo imposto né chiesto al ministro tempi



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

precisi. Ragioneremo insieme per trovare un congruo periodo di tempo che sia utile a integrare le due strutture. Dopodiché si potrà nominare

la governance di sistema nel modo previsto dalla legge. Il presidente dell'Autorità Portuale di Savona sull'argomento si era espresso affer-

mando: "Faremo un'analisi di questo testo che abbiamo già discusso più volte anche con la Regione alla quale abbiamo rappresentato le

nostre difficoltà e criticità, in particolare la volontà di voler portare a termine tutti gli investimenti che abbiamo in corso".

Focus: qui Calabria

A3 Salerno-Reggio Calabria Estate senza cantieri

A fine luglio, alla presenza del Presidente del Consiglio Matteo Renzi, è stato aperto al traffico buona parte dell'ultimo tratto in costruzione dell'Autostrada A3-Salerno-Reggio Calabria.

Nel dettaglio si tratta di oltre 20 km tra Laino Borgo e Campotenese in Calabria, in cui rientra anche il viadotto Italia.

Quest'estate, dunque, **per la prima volta nella sua storia, la "Salerno-Reggio Calabria" diventa percorribile senza cantieri e senza deviazioni** per tutti i 443 km di estensione (sia in direzione Nord sia in direzione Sud):

- su tre corsie per senso di marcia nel tratto tra Salerno e Sicignano degli Alburni;
- su due corsie per senso di marcia fino a Reggio Calabria.

Gli interventi che Anas ha realizzato sono stati presentati in un incontro che ha visto tra i partecipanti il Presidente del Consiglio Matteo Renzi, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, il presidente di Anas Gian Vittorio Armani.

"Il primo step di un obiettivo sfidante come quello che il Governo ha posto al nuovo management di Anas per la chiusura di tutti i cantieri



permanenti della Salerno-Reggio Calabria entro dicembre - ha affermato il Presidente Anas Armani - è stato oggi centrato grazie al lavoro dei tecnici e degli operai di Anas, del Contraente Generale, dei subappaltatori e di tutti coloro che su que-

sto cantiere hanno lavorato e continueranno a lavorare incessantemente per il definitivo completamento dei lavori".

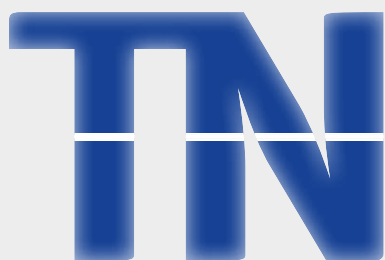
A settembre la ripresa delle attività di cantiere per i lavori di rifinitura e nuova pavimentazione.



SCOTTO
TENDE & TELONI



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



TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com



**il giornale e il quotidiano online
dei trasportatori
e di chi viaggia**

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



www.trasportonotizie.com

info@trasportonotizie.com



TNtrasportonotizie



NotizieTN



TNtrasportonotizie

Novità

World Wide
Innovation

INTERNATIONAL PATENT



Croissant



Surgelati Già Cotti

I Vantaggi!

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

 **ANCHE
CROISSANT VEGANI**



☎ 0171 90 2304

✉ info@orsobiancodolciaria.com

www.orsobiancodolciaria.com

