

## News, normative e approfondimenti mirati

### In primo piano



Nuovo tipo di autovelox? Ecco cosa può fare il dispositivo

pagina 4



Costi di esercizio: il parere espresso recentemente dall'AGCM

pagina 12



Rimborso delle accise gennaio-marzo: ecco come procedere

pagina 13



Autotrasporto, welfare e il problema del dumping nel settore.

pagina 15



I nostri consulenti al tuo servizio con approfondimenti specifici

pagina 28



Dal Territorio. Focus Piemonte, Liguria, Lombardia

pagina 37



## SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

### RC AUTO, SCADENZE DI FINE ANNO



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

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

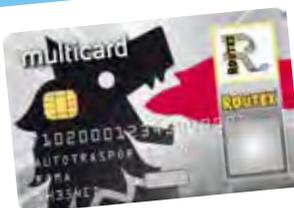
Possiamo così offrirti **condizioni molto vantaggiose**.

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

Non ti costa nulla e ti fa risparmiare!

#### ALCUNI DEGLI ALTRI NOSTRI SERVIZI

TESSERE  
CARBURANTE



PAGAMENTO  
PEDAGGI

PRENOTAZIONE  
TRAGHETTI



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

Via XX Settembre 2, 12100 Cuneo • Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64  
Email: [info@imprenditorieprofessionisti.it](mailto:info@imprenditorieprofessionisti.it) • Web: [www.imprenditorieprofessionisti.it](http://www.imprenditorieprofessionisti.it)



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



**TN 2/2017 • Anno XIX**

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 Civaliero, Gabriella Tomasi

**Collaboratori**  
 Gianni Vittorio Armani, Lorenzo Bertuccio,  
 Davide Calvi, Giacinto Carradori, Simone Cogno,  
 Pasquale Dui, Elisa Fea, Silvia Gironi, Giuliano  
 Latuga, Valerio Piras, Lorenzo Pittaluga,  
 Fabio Rubero, Santi Ubaldo, Giancarlo Tavella.

**Amministrazione**  
 Ilaria Ponzo

**Redazione e pubblicità**  
 Tel.: 0171 412816 • Fax: 0171 426964  
 Email: info@trasportonotizie.com

**Stampa**  
 Tipolitografia Europa, Cuneo

**Web e pagine social**

- trasportonotizie.com
- TN - Trasportonotizie
- NotizieTN

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

# SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 10. **NORME E ISTITUZIONI**
- 14. **L'INTERVISTA**
- 19. **EVENTI**
- 22. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 23. **LA TUA VOCE**
- 28. **CONSULENTI**
  - 28. **Legale**
  - 32. **Lavoro**
  - 34. **L'opinione**
  - 36. **Fisco**
- 37. **DAL TERRITORIO**
  - 37. **Qui Piemonte**
  - 38. **Qui Liguria**
  - 39. **Qui Lombardia**

## EDITORIALE

Fabio Rubero



### CROLLI SULLE INFRASTRUTTURE

Il crollo del ponte sulla tangenziale di Fossano (provincia di Cuneo) pone al centro del dibattito, ancora una volta, la questione riguardante la sicurezza delle infrastrutture utilizzate quotidianamente dagli autotrasportatori nel nostro Paese. Immediatamente, anche grazie ai social media che in casi come questi si dimostrano utili alleati per una rapida diffusione delle informazioni (talvolta anche di paure ingiustificate, occorre dirlo), è scattato l'allarme relativamente a decine e decine di strutture che sembrerebbero pericolanti e sulle quali sembrerebbe necessario dover effettuare le op-

portune verifiche "di tenuta". Pare piuttosto grottesco, però, che occorra attendere che crolli un ponte affinché, finalmente, si inizino ad effettuare i necessari controlli utili a tutelare chi viaggia quotidianamente e per molte ore al giorno sulle nostre strade ed autostrade. Ma soprattutto, più che i controlli su quanto realizzato, cosa che va naturalmente fatta, non sarebbe meglio controllare i lavori in fase di realizzazione? Come è possibile che costruzioni che dovrebbero, teoricamente, resistere anche a un terremoto, possano di punto in bianco cadere senza un apparente motivo?



Marco Dalmasso

## Nuovo tipo di autovelox? Ecco cosa può fare il dispositivo

In Sardegna e nel Lazio la **Polizia stradale sta sperimentando un nuovo tipo di autovelox**, che permetterebbe di multare anche coloro che guidano mentre sono al telefono. La notizia viene riportata dal Corriere della Sera.

Di che cosa si tratta?

È uno strumento dotato di una telecamera in grado di filmare i veicoli anche a 1,2 chilometri di distanza. Sembrerebbe simile ai classici telelaser già in uso, ma c'è una novità. La telecamera non controlla solo la velocità, ma inquadra anche il guidatore, rilevando così l'utilizzo di telefonino o cinture di sicurezza.

Il nome dello strumento è "Telelaser Trucam" e, come detto è in corso di sperimentazione sulle strade più pericolose del Lazio - come la Pontina - e della Sardegna - ad esempio la Statale 131 nel tratto Oristanese.

**L'infrazione**, dunque, **non viene solo rilevata ma anche filmata**, istante per istante, e in seguito archiviata in un hard disk, protetto e capiente, per la successiva verbalizzazione.

Eventuali ricorsi a Prefetto o Giudice di pace saranno sempre più complica-



ti, vista l'inconfutabilità delle immagini video. In concreto, ecco come funziona: grazie al potente raggio laser e al sensore Ccd ad alta definizione della telecamera, l'agente può osservare sul monitor touchscreen la velocità, ma non solo. Attraverso lo zoom gli **sarà possibile vedere anche se il conducente e i passeggeri indossano le cinture di sicurezza o se il guidatore sta usando il cellulare.**

Inoltre, grazie al rilevamento a lunga distanza, gli agenti potranno - se la situazione di traffico e di sicurezza lo consentono - procedere al fermo immediato del veicolo e alla contestazione delle infra-

zioni. E di notte? Il rilevamento funziona ugualmente, grazie al flash ad infrarossi di cui è dotato.

A tutto ciò si aggiunge la possibilità, tramite l'acquisizione della targa, di verificare assicurazione, revisione o se addirittura è stata rubata.

L'adozione di queste tecnologie si propone di scoraggiare i comportamenti errati al volante e contrastare l'aumento delle vittime di incidenti stradali.

Come detto, lo strumento è ancora in fase di sperimentazione, se ci dovesse essere novità in merito ve ne daremo prontamente notizia.

## Svizzera, no alla riduzione del divieto notturno

Come è noto vige in Svizzera il divieto di circolazione notturno per i Tir, dalle ore 22 alle 5. A settembre una mozione era stata presentata e approvata al Consiglio nazionale da Fabio Regazzi (PPD/TI).

La proposta? Ridurre di un'ora il divieto, permettendo ai mezzi pesanti di circolare già a partire dalle 4. In questo

modo, secondo Regazzi, sarebbero diminuiti i conflitti con il traffico pendolare individuale negli agglomerati, con conseguenti influssi positivi sulla circolazione.

La rete stradale Svizzera - spiegava il deputato - è cronicamente intasata: le ore di coda hanno superato quota 22.000 nel 2015, ben il 4,6%

in più rispetto all'anno precedente. Con conseguenze in termini di incidenti, stress, perdita di tempo e inquinamento atmosferico.

È recente, tuttavia, il parere contrario del Consiglio degli Stati. Boccia dunque la proposta di modifica del divieto di circolazione. I motivi? Approvando la riduzione di

un'ora si andrebbe a violare i principi che regolano la durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionisti.

Il relatore commissionale Olivier Francais (PLR/VD) ha inoltre aggiunto che la protezione della popolazione dal rumore causato dal traffico pesante durante la notte non verrebbe più garantita.

# VOLVO TRUCK CENTER UNA RETE AL TUO FIANCO

Ci trovi anche a **Genova**  
in via Sardorella 97



Scopri di più visitando il sito [www.volvotruckcenter.it](http://www.volvotruckcenter.it)

Busca (Cn)

Genova (Ge)

Mezzolombardo (Tn)

Magliano Alpi (Cn)

Boltiere (Bg)

Sommacampagna (Vr)

Tortona (Al)

Fagnano Olona (Va)

Cazzago di Pianiga (Ve)

Seguici su Facebook @VolvoTruckCenterItalia

## Traffico, i dati dell'IMR

### Le statistiche dell'Osservatorio del Traffico Anas

**T**raffico in aumento nel mese di marzo 2017 sul campione di rete di strade e autostrade di più di 26.000 chilometri gestite da Anas.

Questo quanto emerge dall'**Indice di Mobilità Rilevata** (IMR) dell'Osservatorio del Traffico.

L'incremento è pari al 6,2% rispetto al mese di febbraio e del 3,5% se paragonato allo stesso mese del 2016.

Merita attenzione soprattutto il **segmento dei veicoli pesanti**.

Rispetto a febbraio la crescita è del 9%, con un picco in Sicilia del 12,3%.

Se si fa un confronto con lo stesso mese dell'anno scorso, l'IMR parla di un +10% su tutto il territorio, con una punta massima raggiunta al Centro (+12%). L'arteria più trafficata?



Sempre il Grande Raccordo Anulare di Roma: venerdì 24 marzo è stato registrato il numero massimo di passaggi, con 168.401 veicoli.



TECHNOLOGICAL  
SUPREMACY

## AFFIDABILITÀ E DURATA A SUPPORTO DEL TUO BUSINESS

> **MAGGIORE PROTEZIONE  
PER IL TUO MOTORE**

> **MAGGIOR DURATA  
E MINORI COSTI DI  
MANUTENZIONE**

grazie alla tecnologia  
Bardahl formule **POLAR  
PLUS** e **FULLERENE**.



[www.bardahl.it](http://www.bardahl.it)



## Osservatorio Pirateria stradale

### Ecco i dati dell'Asaps su questo fenomeno

La pirateria stradale, si sa, è da sempre un fenomeno preoccupante.

A questo proposito risultano particolarmente significativi **i dati registrati dall'Osservatorio Asaps per il 2016**, resi noti dal portale dell'Asaps.

Il 2016, infatti, è il primo anno in cui per 9 mesi era già in vigore la Legge sull'Omicidio e lesioni stradali.

Il numero di "episodi significativi" - quelli, cioè, che secondo l'Osservatorio causano almeno un ferito - nell'anno appena concluso sono stati 1.192, con un incremento pari al 9,6%.

Nel 2015 erano stati 1.087.

E i feriti? 1.428 nel 2016, 174 in più del 2015 (1.254) con un incremento del +13,9%.

Va specificato tuttavia che l'Osservatorio prende in considerazione solo gli atti di pirateria più grave.

Per quanto concerne il **numero delle vittime mortali**, si registra un netto calo: nel 2016 sono state 115, 31 in meno rispetto al 2015 quando furono 146. Una significativa diminuzione del 21,2%.

Può apparire strano che il numero di episodi sia aumentato mentre quello dei decessi diminuito. Come spiegare tutto ciò?

Bisogna far riferimento ad un dato in particolare: **i guidatori risultati positivi ad alcol e droga** fra i pirati individuati è in calo. Nel 2016 sono stati complessivamente il 15,3%, mentre nel 2015 erano stati il 17,5%.

Se si restringe il dato alle piraterie



mortali, nel 2016 sono state il 22,6% mentre nel 2015 il 24,7%.

L'Osservatorio rende noti anche altri dati. Il 55,3% degli autori di pirateria stradale viene smascherato - dato in calo rispetto al 56,2% del 2015 - mentre il 44,7% resta ignoto.

Relativamente ai casi di omissioni di soccorso mortali, ne vengono smascherati quasi il 60%.

Su 1.192 inchieste, 659 hanno portato all'identificazione del responsabile, arrestato in 102 occasioni, pari al 15,5% delle individuazioni). Lo scorso anno gli arresti erano stati il 23%. Ciò mostra come l'Omicidio stradale in questo caso non abbia incrementato l'uso delle manette.

Le denunce a piede libero sono state 557 (84,5%).

L'84,6% degli atti di pirateria avviene di giorno (1.009 contro 183).

Le categorie più colpite sono quelle de-

boli della strada, soprattutto bambini (147) e anziani (127), rispettivamente il 9,5% e l'8,2%.

I pedoni la categoria più tartassata, con 444 eventi: 54 morti, pari al 47% dei decessi complessivi (in diminuzione rispetto al 2015 quando furono 76 e il 52% del totale dei morti) e 441 feriti, pari al 30,9%.

A seguire i ciclisti. Gli episodi che hanno coinvolto questa categoria sono stati 209, decisamente in aumento rispetto ai 155 del 2015. 22 i ciclisti rimasti uccisi (19%) e 209 i ricoveri (14,6% del totale). L'anno precedente i dati erano stati rispettivamente 19 e 145.

Qual è la diffusione di questi episodi a livello nazionale? Al primo posto di questa triste classifica c'è ancora la Lombardia, con 161 episodi (13,5%), al secondo il Veneto con 122. A seguire Emilia Romagna e Campania con 115, la Toscana con 105, il Lazio con 101, la Sicilia con 90. Poi ancora Puglia (77), Piemonte (60), Liguria (59) e le altre regioni con numeri inferiori.

**L'identikit del pirata sostanzialmente sempre lo stesso.** Nella maggior parte dei casi uomini di età varie, spesso sotto i 50 anni e sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti (motivo per cui il pirata decide di fuggire).

Altre motivazioni consistenti: il timore di perdere i punti della patente e lo stesso documento di guida. Diversi anche i casi di veicoli con assicurazioni scadute o addirittura false.



## Furto di Tir

### I dati relativi al 2016

Il fenomeno dei furti di Tir continua ad essere una piaga per il settore. Per capirlo basta osservare i dati pubblicati nei giorni scorsi da Repubblica, relativamente all'anno 2016.

Durante l'anno appena concluso sono stati registrati ben **2.053 furti di Tir**, che tradotto significa 171 al mese e più di 5 al giorno.

Va detto, però, che la cifra è in calo rispetto al 2015, quando i furti erano stati poco più di 2.275.

Analizzando le statistiche più nello specifico, al primo posto tra le regioni più a rischio c'è la Campania, con i suoi 367 furti. A seguire la Lombardia con 289 e subito dietro Sicilia e Puglia, pari a 247.

Da segnalare anche Lazio (193 furti), Piemonte (123) ed Emilia Romagna (104).

In quasi tutte le regioni i furti sono di-

minuiti rispetto all'anno precedente. Fanno eccezione, in particolare:

- Friuli Venezia Giulia (+133%);
- Trentino Alto Adige (+100%);
- Abruzzo (+40,98%);
- Campania (+31,54%).

Per quanto riguarda il **versante dei recuperi**, in Italia i Tir che vengono restituiti al legittimo proprietario sono 1.131, il 55% di quelli rubati. In questo caso la percentuale è in linea con il 2015.

Tra le regioni, la più virtuosa in questa particolare statistica è la Liguria: vengono ritrovati più mezzi di quanti ne siano stati rubati (207%).

Seguono Piemonte (85%) e Lombardia (81%).

Non bene, invece, Friuli Venezia Giulia con soltanto il 10% dei mezzi recuperati. Subito dietro Umbria (16%), Abruzzo (19%) e Basilicata (21%).

E quali sono **le merci che attirano**

**maggiormente i ladri** di Tir?

Smartphone, tablet, valuta, prodotti elettronici, sigarette, farmaci, abbigliamento, metalli, cosmetici e prodotti alimentari.

Ciò che, dati alla mano, sembra poter contrastare sempre di più questo triste fenomeno è la tecnologia satellitare.



**SACED**  
ambiente & energia

carte  
carburante

carte  
prepagate

buoni  
car wash\*

dalla parte  
dell'ecologia

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

\* disponibili solo nell'impianto di Boves

sconti riservati a tutti i soci Assotrasporti

Via Santuario 18/C, Boves (CN)

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

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

Fraz. Gamellona 10, Sale San Giovanni (CN)

Via Valle Grana 16, San Rocco Bernezzo (CN)

[www.saced.com](http://www.saced.com)

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.

**Veicoli Lavoro & AUTOMOTO camper**  
 VINTAGE

www.motoricampertrucks.com

Numero 3390

follow us on

40005

www.motoricampertrucks.com

Mensile di annunci fotografici e attualità - Editoriale Winner

**CERAMIC POWER**

www.ceramicpower.it

Numero 3390

follow us on

40005

www.motoricampertrucks.com

**Veicoli Lavoro & AUTOMOTO camper**  
 VINTAGE

www.motoricampertrucks.com

Numero 3390

follow us on

40005

www.motoricampertrucks.com

Mensile di annunci fotografici e attualità - Editoriale Winner

**RMS servizi**

RIPARAZIONE MEZZI DA

Ufficio: +39 349 9709732 - Office: +39 349 9709732  
 officinarms@gmail.com - nca

Numero 3390

follow us on

40005

www.motoricampertrucks.com

**Veicoli Lavoro & AUTOMOTO camper**  
 VINTAGE

www.motoricampertrucks.com

Numero 3390

follow us on

40005

www.motoricampertrucks.com

**AUTO D'EPOCA MOTO**

20-21-22-23  
 Ottobre 2016

www.automotodepoca.com

PadovaFiereSpa

**CECCATO AUTOMOTIVE**

+39 049.862.5950

OFFERTA DEL MESE

Jeep Renegade 2.0 Mjet 170cv 4WD  
 Active Drive Low Trailhawk 2015.  
 con soli km 3.000



editorialewinner ... al servizio di chi lavora.

## Conferenza europea dei ministri dei trasporti

### Anche Delrio presente in rappresentanza dell'Italia

Recentemente il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha preso parte alla **Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti**, organizzata in collaborazione con la presidenza maltese.

Il resoconto viene riportato direttamente dal sito del Ministero.

I temi all'ordine del giorno? Fare il punto sulla sicurezza stradale e sul trasporto marittimo.

Conclusa la sessione mattutina della conferenza - presieduta dal Ministro maltese Joe Mizzi - è stata adottata la **dichiarazione dei Ministri dell'UE sulla sicurezza stradale**.

Questo documento, firmato alla presenza della Commissaria Europea per i Trasporti, Violeta Bulc, definisce le nuove politiche comunitarie per ridurre il numero di morti e feriti sulle strade.

Su questo tema **il Ministro Delrio ha sottolineato il lavoro svolto dal Governo italiano** per gli obiettivi europei di dimezzare il numero delle vittime entro il 2020.

"Sono stati raggiunti risultati incoraggianti con il calo, dal 2010 a oggi, del 21% e dal 2015 alla prima metà del 2016 del 5%, ma non ancora sufficienti per raggiungere l'obiettivo" sono state le parole di Delrio.

Proprio per questo il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha impostato una nuova politica nazionale per la



sicurezza stradale e pianificato diverse azioni. Nello specifico si prevede una maggiore manutenzione per le infrastrutture, soprattutto per le strade extraurbane dove si verifica il 47% degli incidenti mortali.

"La sicurezza delle infrastrutture è quindi una priorità" - ha ribadito il Ministro.

"Un settore che ha visto aumentare notevolmente gli investimenti, anche introducendo miglioramenti tecnologici".

Altro fattore rilevante sono le iniziative di comunicazione ed educazione stradale diffuse, che riguardano i comportamenti a rischio e a tutela degli utenti vulnerabili. A questo proposito il Ministro Delrio ha affermato che "l'Italia ha anche rafforza-

to delle misure legislative con il reato di omicidio stradale ed è prevista inoltre la riforma del Codice della strada".

Soddisfazione poi espressa dal ministro per il lavoro comune solto oggi con i Paesi europei e la Commissione nella direzione di un'azione sempre più coordinata.

"Per perseguire meglio gli obiettivi europei, presenteremo al Consiglio dei Ministri un nuovo Piano nazionale sulla Sicurezza stradale, che recepisca la dichiarazione della Valletta, con un nuovo quadro di azioni in particolare per quanto riguarda l'innovazione tecnologica delle infrastrutture stradali, gli utenti vulnerabili, le opere necessarie per la riduzione degli incidenti".

### 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**

## Revisione dei veicoli

### Le nuove procedure da seguire

A partire dalla giornata di martedì 13 marzo, sarebbero dovute scattare le **nuove procedure operative e informatiche per le revisioni dei veicoli con peso superiore a 3,5 ton e camion**, regolamentate dalla Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sarebbero, perché poco prima che diventassero operative le nuove disposizioni, una nuova Circolare ha decretato il rinvio dell'entrata in vigore, al 4 aprile 2017.

Ma c'è dell'altro. Un'ulteriore nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fa slittare ulteriormente l'entrata in vigore delle procedure in questione, che saranno effettive a partire dal 3 maggio 2017, anziché dal 4 aprile. Il motivo della proroga? La necessità di consentire il completamento dell'adeguamento delle procedure informatiche.

Ma veniamo ai contenuti: quali sono le novità introdotte?

Per prima cosa va detto che l'obiettivo del MIT è quello di **garantire l'uniformità dei controlli del parco circolante a livello nazionale e nel rispetto della sicurezza della circolazione stradale**.

Per far ciò sono stati stabiliti alcuni principi secondo i quali devono essere svolte tali operazioni.

L'Allegato 1, parte integrante della Circolare, suddivide tali principi in:

- elemento da controllare;
- metodo;



• motivazione di esito non regolare. L'Allegato 2, invece, suddivide i controlli che devono essere effettuati durante l'operazione di revisioni in:

- controlli strumentali;
- controlli visivi impliciti al controllo strumentale;
- controlli visivi espliciti non ricompresi nei controlli strumentali;
- controllo visivi con mano d'opera effettuabili solo da officina.

I controlli sono stati esplicitati nell'Allegato 3 per un'utilizzazione più rapida.

Definiti anche i tempi minimi che consentono di effettuare i controlli previsti dalle norme in sede di revisione di un veicolo. Ecco la durata in base alla tipologia del mezzo:

- autobus: 30 minuti;
- autoveicoli > 3,5 ton: 20 minuti;
- rimorchi/semirimorchi > 3,5 ton: 15 minuti;

- autoveicoli > 3,5 ton + ADR: 30 minuti;
- rimorchi/semirimorchi > 3,5 ton: 30 minuti;

Viene però altresì specificato che qualora il funzionario tecnico sia affiancato da un assistente, i tempi previsti possono essere opportunamente ridotti.

Il funzionario, inoltre, può usufruire di personale di supporto, che può svolgere controlli strumentali utilizzando il prova fari, l'opacimetro, l'analizzatore e il fonometro. Tutti i dati devono essere registrati su un nuovo modello TT2100, da compilare sia nella parte anteriore sia posteriore. In quest'ultima vengono segnate le dichiarazioni di assunzione di responsabilità da parte dell'officina di manutenzione e del personale. La Circolare, come detto, diventerà operativa a partire dal 4 aprile. In caso di aggiornamenti, ve ne daremo prontamente notizia.



**MELFORM**

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

[www.melform.com](http://www.melform.com)



**LA MULTI TEMPERATURA NELLA LOGISTICA**

*Investi nel modo giusto!*

## Costi di esercizio, si pronuncia l'AGCM

### I contenuti del parere espresso

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) si è pronunciata ancora una volta sulla questione legata ai **costi di esercizio dell'autotrasporto**, pubblicati mensilmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'AGCM è intervenuta rispondendo ad una richiesta di parere avanzata proprio dal MIT, attraverso la quale il Ministero intendeva tornare a pubblicare i valori di riferimento dei costi di esercizio (essi infatti erano stati sospesi proprio per adeguarsi al parere già una volta espresso dall'Autorità).

Tale parere è stato pubblicato sul Bollettino n. 10 del 20 marzo scorso.

Anche stavolta viene ribadito il medesimo concetto del 22 aprile 2015: **la pubblicazione di valori indicativi di riferimento ha una natura restrittiva nei confronti della concorrenza**, a prescindere che ciò faccia seguito ad una determinazione di un'amministrazione nazionale o di un organismo composto da rappresentanti degli operatori economici.

Questo perché la ripubblicazione dei valori dei costi indicativi di esercizio rischierebbe di condizionare la libera con-



trattazione tra le parti, con conseguente tendenziale allineamento dei prezzi dei servizi di autotrasporto verso l'alto. Peraltro senza che il MIT abbia ancora chiarito il legame tra le esigenze di sicurezza che si intenderebbero tutelare e la pubblicazione dettagliata di valori per ciascuna componente dei costi di esercizio.

A questo proposito l'autorità richiama la sentenza della Corte di Giustizia del settembre 2014, dove si evidenziava l'esistenza di **strumenti per la tutela della sicurezza stradale estremamente più efficaci**, nonché meno restrittivi

della concorrenza. Alcuni esempi? La durata massima settimanale del lavoro, le pause, i riposi, il lavoro notturno, il controllo tecnico degli autoveicoli, etc.). L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato invita dunque il MIT a non riproporre tali valori e auspica che codesto Ministero, nell'esercizio delle proprie prerogative volte alla tutela di obiettivi di interesse pubblico come la sicurezza stradale, svolga tali funzioni individuando modalità idonee a incidere il meno possibile sul corretto funzionamento delle dinamiche concorrenziali e di mercato.

## Cellulare alla guida, ora sono guai

### Presto un Decreto specifico per arginare il problema

Punizioni più severe per chi guida utilizzando il telefono cellulare.

Questo quanto emerge dalle recenti dichiarazioni del viceministro dei Trasporti Riccardo Nencini e dalle mosse del Governo, che su questo tema sembra aver cambiato passo.

Si parla infatti di un Decreto ad hoc, forse già a maggio. Ma quali sarebbero le novità?

**Chi viene sorpreso al volante mentre utilizza il telefonino, potrebbe andare incontro alla sospensione della**

**patente**, per un arco di tempo che va da uno a tre mesi, e già alla prima violazione.

La normativa attuale prevede il ritiro di patente solo come pena accessoria in caso di recidiva entro un certo periodo di tempo (oltre alla decurtazione dei punti).

Si parla inoltre di un provvedimento che riguarderebbe nello specifico i **mezzi pesanti**, soprattutto quelli di provenienza estera. Ancora fresco nella memoria il tragico incidente di Celle

Ligure del 26 marzo, che ha portato alla morte due operai, schiacciati da un Tir proveniente dalla Spagna.

Per contrastare questi episodi il Governo sta pensando all'aumento del numero di tutor installati lungo le tratte maggiormente a rischio.

Inoltre è previsto un aumento delle sanzioni e, come detto, dovrebbero essere modificate anche le norme che regolano la circolazione dei veicoli stranieri. In caso di aggiornamenti, ve ne daremo prontamente notizia.

## Rimborso accise gennaio-marzo

### Ecco come procedere

**E**cco come i trasportatori possono chiedere il rimborso delle accise sul gasolio consumato nel primo trimestre del 2017.

L'Agenzia delle Dogane in una nota fa sapere di aver reso disponibile sul proprio sito internet [www.agenziadogane.gov.it](http://www.agenziadogane.gov.it), il software aggiornato con cui le imprese di autotrasporto possono richiedere il rimborso delle accise sul gasolio consumato nel primo trimestre del 2017.

A partire dal 1° aprile ed entro il 2 maggio 2017, gli esercenti di attività di autotrasporto merci con veicoli di massa complessiva pari o superiore a 7,5 ton possono presentare la dichiarazione utile alla fruizione del beneficio in essere, facendo riferimento ai consumi di gasolio effettuati tra il 1° gennaio e il

31 marzo 2017.

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

- € 214,18 per mille litri di gasolio, in relazione ai consumi effettuati tra il 1°

gennaio e il 31 marzo 2017

I crediti sorti con riferimento ai **consumi relativi al quarto trimestre dell'anno 2016** potranno essere utilizzati in compensazione entro il 31 dicembre 2018. Da tale data decorre il termine per la presentazione dell'istanza di rimborso in denaro delle eccedenze non utilizzate in compensazione, la quale dovrà essere presentata entro il 30 giugno 2019.

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



**AGENZIA  
DELLE  
DOGANE**



## Albo, nuova proroga per il pagamento

Nuova proroga del termine per il pagamento della quota di iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori.

La nota è presente sul sito dell'Albo.

La scadenza, come vi avevamo riportato, era già stata posticipata al 28 febbraio 2017 attraverso il Decreto "Milleproroghe", in seguito ai problemi tecnici che si sono verificati sul portale dell'Albo.

Ora con la Legge di conversione del Decreto Legge 30 dicembre 2016 n. 244, approvata in maniera definitiva in Senato lo scorso 16 febbraio 2017, il termine viene prorogato di un ulteriore mese, fino al 31 marzo.

Il comunicato evidenzia inoltre che alla data del 16 febbraio 2017 risultavano registrate al portale dell'Albo 52.440 imprese, delle quali 46.863 hanno già provveduto al pagamento.

Dalla data di rilascio delle semplificazioni procedurali e implementazione del servizio di assistenza tecnica (13 febbraio 2017) hanno provveduto al pagamento 16.887 imprese.

Il Comitato centrale suggerisce a tutte le imprese che ancora devono provvedere agli adempimenti di procedere al più presto, evitando così di concentrare tutte le richieste agli ultimi giorni utili.



## La mobilità in Italia nell'ultimo decennio

### Analizziamo le statistiche

Com'è cambiata negli ultimi decenni la mobilità in Italia. Ecco tutti i dati emersi dal rapporto dell'Osservatorio "La mobilità sostenibile in Italia: Indagine

sulle principali 50 città", elaborato da Euromobility con il Patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

a cura di Lorenzo Bertuccio e Valerio Piras - Smart City & Mobility Lab ([www.mobilitylab.it](http://www.mobilitylab.it))

È stato presentato nel mese di dicembre 2016 il **decimo rapporto dell'Osservatorio** "La mobilità sostenibile in Italia: Indagine sulle principali 50 città", elaborato da Euromobility con il Patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. L'ultimo rapporto, che fotografa **la situazione della mobilità in Italia** nel 2015, tiene conto delle innovazioni introdotte (car sharing, bike sharing, mobility manager), della presenza di auto di nuova generazione o alimentate a combustibili a più basso impatto (GPL, metano, ibride, elettriche), dell'offerta e dell'uso del trasporto pubblico, delle corsie ciclabili, delle zone a traffico limitato e di quelle pedonali. Ma anche dei dati sui parcheggi di scambio e a pagamento, di quelli sulla sicurezza, nonché delle iniziative di promozione e comunicazione a favore della mobilità sostenibile. Le 50 città monitorate comprendono tutti i Comuni capoluogo di Regione, i due Comuni capoluogo delle Province Autonome e i Comuni capoluogo di Provincia aventi una popolazione superiore ai 100.000 abi-

tanti. In occasione del decennale, l'Osservatorio ha anche fotografato la situazione della mobilità 100% elettrica con un'indagine dedicata.

Secondo l'Osservatorio di Euromobility torna ad aumentare, seppur di poco (+0,1%), il **tasso di motorizzazione** nelle principali 50 città italiane (coerentemente al dato nazionale, che segnala un incremento ancora superiore, +0,6%) anche se aumenta il numero di veicoli a basso impatto, soprattutto GPL e metano, che raggiungono complessivamente l'8,6% del parco nazionale circolante, e quelli ibridi ed elettrici che aumentano del 37,6%.

**Continua l'affermazione della cosiddetta sharing mobility** tra i cittadini italiani: rispetto al 2014, nel 2015 gli utenti dei servizi di bike sharing sono cresciuti di quasi 26 punti percentuali e quelli dei servizi di car sharing convenzionale di oltre 25, raggiungendo questi ultimi una quota di oltre 35.000, ai quali si aggiungono gli utenti dei servizi di car sharing cosiddetti free floating, pari a oltre 630.000.

Emerge pure con chiarezza che siamo

ben lontani da una mobilità veramente sostenibile. Il 2015 ha infatti segnato un netto peggioramento della qualità dell'aria nelle nostre città, complici l'alta pressione e le perduranti condizioni di stabilità atmosferica verificatesi nell'ultimo periodo dell'anno e che hanno portato il Ministero dell'Ambiente a emanare un piano di contenimento. Inutili sono risultati i blocchi del traffico o le targhe alterne, perché non di emergenza si trattava, ma di un problema, che non poteva, e non può, che essere affrontato se non con una seria programmazione e pianificazione.

**Si riaffermano nel 2015 i servizi di car-sharing "a flusso libero"** (a fine agosto 2013 nasceva a Milano il primo servizio Car2go, a cui sono seguiti altri servizi, primo fra tutti Enjoy), in cui il prelievo e la riconsegna delle autovetture possono avvenire in qualsiasi punto all'interno dell'area prevista dal servizio e che si differenzia nettamente dal car-sharing convenzionale, quello cioè in cui l'utente preleva e riconsegna la vettura in parcheggi ben definiti (prelievo e riconsegna nel medesimo parcheggio per i servizi convenzionali cosiddetti "round trip", riconsegna che può avvenire anche in un parcheggio differente da quello di prelievo per i servizi convenzionali cosiddetti "one way"). Aumentano i dati a disposizione sui servizi a flusso libero operativi nell'anno 2015: il numero totale di auto in flotta più elevato, che sventa rispetto a tutte le altre città, è relativo a Milano, che conta un numero complessivo di 1.823 auto sul suo territorio.

A Firenze e Roma, invece, le automobili presenti sono rispettivamente 620 e 1.196. Nel 2015 il servizio è stato attivato anche a Torino (815 auto) e a Prato (25). Più della metà degli utenti totali è a Milano (326.203 su 630.147), seguita da Roma (216.393), Torino (47.001)



e Firenze (40.550), il dato di Prato non è disponibile in quanto il servizio è stato avviato a novembre 2015. Più dettagliati i dati relativi ai servizi di car sharing convenzionale, operativi in 18 delle 50 città dell'Osservatorio (i servizi a Torino, Bolzano, Trento e Palermo sono operativi in area vasta, cioè anche nei Comuni limitrofi): nel 2015 le auto in flotta sono in aumento rispetto al 2014 (+21%), così come il numero totale di utenti iscritti al servizio (+25%); Roma conta il numero maggiore di auto in flotta (153) seguita da Milano con 133. Nel 2015 Bolzano (1,67 auto/10.000 ab) e Palermo (1,55 auto/10.000 ab) superano Venezia (1,48 auto/10.000 ab) in termini di auto in flotta disponibili per abitante. È invece Venezia a svettare rispetto a tutte le altre città per numero di iscritti rispetto alla popolazione (238 utenti ogni 10.000 abitanti, quasi



raddoppiati rispetto al 2014), seguita da Parma con 81 utenti ogni 10.000 abitanti.

Sono 11 su 18 complessivamente le città che presentano una disponibilità inferiore a un veicolo ogni 10.000 abitanti. Venezia emerge anche come la

città che nel 2015 ha contato il maggior numero di corse al mese per ogni auto (37,85), mentre Napoli, con 4,17, quella con il minor numero.

La città che ha registrato il maggior numero di corse al mese per utente è Cagliari (1,31) seguita da Roma (1,23).

## Autotrasporto e Welfare, connubio possibile? Il grave problema del dumping

**R**ipercorriamo la normativa legata al “**dumping nell'autotrasporto**”. Una tematica già trattata in passato ma che rimane costantemente all'ordine del

giorno tra le problematiche che incontra l'autotrasporto in generale, ma non solo. Ecco i danni che provoca ai lavoratori italiani.

a cura di Carmela Parisi - ANCL Unione provinciale di Reggio Calabria

Oggi giorno si sente tanto parlare di “dumping” termine che, nel linguaggio economico, caratterizza la **vendita all'estero di una merce a prezzi inferiori a quelli praticati sul mercato interno**, parlando, in tal caso, anche di discriminazione del prezzo.

Quando tale “manovra” viene applicata al costo del lavoro, la diretta conseguenza è un taglio ai posti di lavoro ed una diretta riduzione della sicurezza!

Un settore che ultimamente sta subendo il dumping è il mondo degli autotrasportatori, i quali **stanno subendo tale dumping proprio dai colleghi dell'Est Europa**.

Basti leggere un reportage su Repubblica.it, dell'inviato Marco Patucchi, il quale, al fine di meglio rendere la reale condizione di lavoro dei Ns Autotrasportatori, decide di andare in viaggio con un autotrasportatore e descrive-

re, dettagliatamente, la linea Treviso/Slovenia, e nel viaggio, attraversando le belle zone triestine, ricche di cantine che producono Prosecco, esportato anche in America, l'autotrasportatore afferma che loro, di queste bottiglie, non ne trasportano neppure una!

Amara e triste realtà che il trasportatore descrive con un'ironia sottile, ma al contempo pungente, nella quale ammette che la professionalità degli autotrasportatori italiani, viene superata, ormai, dai Colleghi dell'Est... che quasi immuni alla regole “non scritte” riescono ad aggredire anche il Ns mercato locale poiché applicano un costo notevolmente inferiore!

In effetti in Italia il Costo del Lavoro, in sé, è molto elevato, ed è cosa nota a tutti non solo per il settore degli Autotrasporti, ma questo settore è ulteriormente vessato dalla rigidità di una nor-

mativa, posta a tutela dei lavoratori, e delle stesse Aziende per carità, tutela che però, a volte, quando ci si trova di fronte a tali realtà “di concorrenza sleale” è dura da comprendere, sia per l'imprenditore, sia per il dipendente!

Pare che ultimamente la nostra Nazione sia “invasa” da autisti, provenienti dai Paesi dell'Est europeo, con costo del lavoro molto più basso, secondo alcune stime anche del 50%, di quello dei trasportatori italiani, che guidano per Ditte dei loro Paesi d'origine, ma non è difficile comprendere che **molte di queste ditte, siano state create lì da imprenditori italiani**, che fanno cabotaggio qui in Italia, oppure, alcune Aziende Italiane, tramite la procedura del distacco, li assumono da lì, e l'obiettivo finale è sempre lo stesso: abbattere la tariffa del servizio di trasporto offerto, così da vincere la com-

petizione sul mercato.

Così facendo, le Aziende Committenti, a loro volta, possono fare economia di scala scegliendo società di trasporti meno onerose, ricordiamo infatti che la paga media di un autista professionale italiano, può superare i 2000 euro netti mensili (circa 1500 euro di base più le varie indennità di trasferta), quasi il doppio, in certi casi, rispetto a quanto guadagnano i colleghi dell'Est.

**La recessione e la delocalizzazione hanno sconvolto tutto**, fino a casi estremi in cui trasportatori italiani, negli anni peggiori della crisi, **pur di lavorare**, in alcuni casi, **erano pronti a restituire "cash" parte dello stipendio** segnato in chiaro nella busta paga oppure, ancora in cui ditte hanno detratto dalla paga di autisti stranieri l'affitto della cuccetta nella cabina del camion utilizzata di domenica.

Insomma una vera e propria giungla, degenerata, inesorabilmente in una guerra fra poveri!

Orbene prendendo spunto e appassionandomi all'articolo di cui in precedenza, ho ritenuto opportuno ripercorrere la normativa che spesso appare rigida, partendo proprio dal Decreto Legislativo 19 novembre 2007, n. 234, chiamato a dare vita all'Attuazione della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti.

La ratio della norma è quella di regolamentare, nel modo più uniforme possibile, su tutto il territorio nazionale, rispettando al contempo il ruolo della autonomia negoziale collettiva, i profili di disciplina del rapporto di lavoro



connessi alla organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, per migliorare la tutela della salute, la sicurezza delle persone, la sicurezza stradale, nonché ravvicinare maggiormente le condizioni di concorrenza.

**La direttiva**, in buona sostanza, **stabilisce i limiti alla durata settimanale dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto** (che si aggiungono a quelli stabiliti dal Reg. 3820/1985, sostituito dal Reg. 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale dei trasporti su strada).

Le disposizioni contenute nel Decreto Legislativo n. 234/2007 si applicano ai lavoratori mobili con rapporto di lavoro subordinato (compresi gli apprendisti) che sono alle dipendenze di imprese stabilite in uno Stato membro dell'UE che partecipano ad attività di autotrasporto di persone e merci su strada

contemplate dal Regolamento (CE) n. 561/06 del 15 marzo 2006 oppure, in difetto, dall'accordo AETR, e dal 23.marzo 2009 anche sono vevoli anche agli autotrasportatori autonomi.

Il mio intento è provare ad immaginare una Azienda di autotrasporti che riesca a trasformare i cosiddetti tempi morti di attesa per tutti (datore di lavoro e lavoratore)" in migliori condizioni di vita per il dipendente, e in risparmio economico per il Datore di Lavoro, senza arzigogolate manovre!

**La riorganizzazione degli orari di lavoro è da sempre l'emblema dell'efficienza aziendale**, l'attenzione alla ricerca di un bilanciamento dei tempi vita-lavoro e sono la nuova sfida per rilanciare un'azienda in un mercato dove, come abbiamo notato, la speculazione economica la fa da padrona!

Mi piacerebbe approfondire le esigenze degli autotrasportatori, attraverso la lettura delle loro esigenze, immaginando la "nascita" di un Contratto Aziendale di secondo livello, che non si limiti a salvaguardare gli addetti ai lavori dall'insostenibile costo affitto della cuccetta, ma che preveda, per i lunghi tempi di attesa tra un carico e l'altro, la conversione di tali ore, in ore per fare della sana attività fisica. Non sarebbe impensabile strutturare una politica di welfare che converta le ore di mera attesa in un abbonamento in palestra, naturalmente applicando tale possibilità ad un'Azienda che effettua trasporti fissi e conosca bene il territorio in cui i propri autisti trascorrono il tempo di attesa; oppure nella frequenza di un corso di lingue, magari on-line visto le innovazioni tecnologiche del momen-



to, oppure convertire questi servizi per i familiari degli autisti, pensare direttamente al benessere globale dell'autista, è vero che lo stipendio può raggiungere cifre elevate, ma è ancor più vero che un Autista che effettua lunghi trasporti la famiglia "non la vive".

Continuo ad esemplificare delle misurative alternative, quali un abbonamento al cinema, allo stadio (la domenica un Autista trascorrerebbe del tempo con i figli anche unendo una passione, che diversamente, magari non si potrebbe permettere) oppure, cercando di entrare maggiormente nella tutela della sfera familiare, stipulando delle polizze integrative sanitarie e quant'altro in favore dei familiari dell'autista e così via! In tale maniera il costo del lavoro, per i tempi morti, verrebbe abbattuto, il datore di lavoro offrirebbe un reale benessere al proprio dipendente, e potrebbe rilanciare la propria attività sul mercato senza troppe forzature, attuando una concorrenza sana e non sleale!

Il **welfare per tutti**, Azienda e lavoratori, è davvero un miraggio? Gli esempi di cui in precedenza sono solo esempi, ma il dialogo fra le Parti potrebbe sfociare in migliori molteplici.



Penso che in realtà, la politica di riorganizzare i cicli di lavoro in vista dell'attuazione di **un piano di welfare concreto e tangibile per tutti**, rappresenti la svolta affinché si possa combattere un uso sconsiderato delle persone, semplicemente, applicando del buon senso dettato dalla pratica e perché no, anche dalla bella complicità tra Datore di Lavoro e Dipendente, che "remano" entrambi verso la stessa meta: il loro

benessere!

Concludo invitando tutti i Datori di lavoro del settore, e non, a non disperarsi "per la presenza" di una Norma apparentemente rigida e costringente, oppure al rilancio al ribasso per la concorrenza spregiudicata, ma ad andare avanti puntando, proprio sulla riorganizzazione delle proprie risorse, che in quanto tali, rappresentano, l'unico, sostenibile, veicolo di rinascita.

## La World Road Association

### Presentazione dell'Associazione Mondiale della Strada

L'Associazione Mondiale della Strada ha l'onore di avere uno spazio in questa pubblicazione.

Ci è d'obbligo spendere qualche parola per presentar-

ci ai lettori di TN-Trasportonotizie con l'augurio di proporre nuove tematiche di rilievo internazionale sul trasporto stradale.

a cura di Gianni Vittorio Armani - Presidente AIPCR Italia, Presidente e AD Anas SpA

Dal 1913 l'Italia è uno dei 121 Paesi membri della **World Road Association** - AIPCR - Associazione Mondiale della Strada. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme ad ANAS SpA ne sono soci di diritto.

L'Associazione Mondiale della Strada - AIPCR, nata a Parigi nel 1909 si pone la missione di **rappresentare le organizzazioni stradali di tutti i Paesi del mondo**. Essa ha l'obiettivo di contribuire allo sviluppo delle tecnologie stradali e a tutto quanto riguarda la viabili-

tà. L'AIPCR ad oggi ha condotto copiosi studi e ricerche operative di altissimo valore, tutte a disposizione dei soci.

Essere membri dell'Associazione Mondiale della Strada significa entrare a far parte attiva della più grande comunità internazionale in materia di viabilità. Significa condividere le best practices con i Paesi e i Governi di tutto il mondo e le proprie conoscenze attraverso la partecipazione ai lavori dei diversi Comitati Tecnici internazionali.

**Il Comitato Nazionale Italiano**, che

rappresenta la World Road Association in Italia ed è **presieduto dal presidente e AD di Anas**, opera attivamente sia partecipando al lavoro dei Comitati Tecnici sia nel più ampio quadro delle strategie internazionali dell'Associazione.

Il Congresso internazionale della Viabilità Invernale che si è tenuto nel 2014 ad Andorra ed il Congresso Mondiale della strada a Seoul (Corea) nel 2015 hanno costituito un'ottima occasione di confronto con analoghi soggetti de-

gli altri Paesi del Mondo che fanno già parte dell'Associazione Mondiale della Strada.

I prossimi Eventi Internazionali generali sono previsti a Gdansk (Polonia) per il Congresso mondiale Viabilità invernale (2018) e ad Abu Dhabi per il XXVI Congresso mondiale (2019).

Il Comitato Nazionale Italiano dell'Associazione Mondiale della Strada desidera **coinvolgere in questo processo tutti i principali soggetti che operano nel settore stradale in Italia** e desidera offrire la possibilità di associazione anche a quelle imprese che operano nei settori che possono trovare applicazione nel settore stradale.

Grande spazio, nell'ambito dei comitati tecnici della World Road Association, è destinato alle nuove tecniche costruttive, alla finanza innovativa, alla gestione amministrativa delle strade, alla manutenzione invernale, all'applicazione dell'informatica per la guida, per il controllo del traffico e per la sicurezza anche nel senso di security e protezione dei dati, a cui è dedicata una task force specifica.

Ad oggi, sono soci dell'AIPCR importanti soggetti pubblici e privati operanti nel settore stradale quali, oltre al citato Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ad Anas, numerose amministrazioni pubbliche, grandi imprese private, l'AISCAT e le società concessionarie autostradali, i più accreditati docenti universitari di settore che partecipano, con i loro rappresentanti, ai lavori dei Comitati Tecnici nazionali ed internazionali.



L'AIPCR costituisce un **punto di confronto tra tutti i soggetti pubblici e privati che operano nel settore stradale** e si pone all'esterno come **soggetto di riferimento consultivo tecnico anche nella fase di formazione normativa**.

A livello nazionale, l'AIPCR Italia organizza congressi e seminari sulle materie di competenza con la partecipazione dei massimi rappresentanti governativi e del mondo stradale.

Il Comitato nazionale italiano partecipa inoltre ai principali eventi congressuali e fieristici di settore e, in tali occasioni, propone, nei propri spazi, anche la presenza di sponsor dando la preferenza alle migliori imprese italiane nello spirito di promozione del brand Italia.

Sono evidenti le prospettive di sviluppo e di crescita che possono derivare da questi incontri internazionali nonché dalla partecipazione dei propri esperti nei Comitati Tecnici nazionali ed inter-

nazionali.

Iscrivendosi all'AIPCR, il socio può partecipare alle attività associative ed agli eventi internazionali ed ha altresì accesso alla vasta banca dati e alle pubblicazioni di altissimo valore tecnico prodotte dall'Associazione. L'AIPCR Italia dispone altresì di un sito molto seguito ([www.aipcr.it](http://www.aipcr.it)) di una propria pagina Facebook e di un account Twitter, che informano quotidianamente su quanto avviene nel mondo delle strade. Lo scorso anno l'AIPCR Italia ha organizzato un concorso nelle scuole superiori italiane per la realizzazione del miglior video sulla sicurezza stradale, la cui premiazione si è svolta a Roma nel corso del meeting mondiale sulla sicurezza stradale. Quest'anno l'Aipcr Italia ha tenuto a Roma un meeting mondiale sulla sicurezza nelle gallerie stradali, a cui hanno partecipato i massimi esperti internazionali. Il 13 ottobre, sempre a Roma, si svolgerà invece un meeting mondiale sul tema "Connected and Automated Driving", dedicato alle nuove frontiere dell'auto che si guida da sola, della strada smart e della sicurezza stradale "intelligente". È un tema che sarà al centro del G7 Trasporti che si svolgerà quest'anno in Italia. Un tema che vede l'Italia in prima fila sia nella progettazione dell'auto automatica (attraverso l'esperienza della Vislab a Parma), sia nella realizzazione delle smart roads (che vede Anas all'avanguardia) sia per la sicurezza stradale, settore di cui la World Road Association ha affidato all'Italia il coordinamento mondiale. Recenti studi hanno previsto che grazie alle strade smart ed all'auto che si guida da sola, il numero degli incidenti stradali dovrebbe diminuire di circa il 90%.



## Transpotec 2017

### L'evento top del settore è tornato

Un'edizione da ricordare quella di **Transpotec Logitec 2017** che si è svolta a Veronafiere dal 22 al 25 febbraio scorsi, per i numeri registrati, per la qualità dei contenuti e per la soddisfazione degli espositori. Le **331 (+20%) aziende presenti** su una superficie netta di 40.000 mq netti (+30%) hanno "toccato con mano" il reale interesse dei visitatori, che è tornato spesso a concretizzarsi in contratti e che hanno letteralmente affollato i padiglioni nei quattro giorni di manifestazione per scoprire le tantissime novità e anteprime in mostra.

**84.000 da 86 nazioni in totale i visitatori** che in quattro giorni hanno visitato il grande appuntamento dedicato alle filiere dei trasporti, della logistica e delle macchine per costruzioni e stradali, che per la prima volta ha visto insieme Transpotec Logitec, Samoter e Asphaltica.

In particolare, sono stati **31.000 (+29%) gli operatori professionali registrati** agli accessi dedicati in esclusiva a Transpotec, cui va sommato il numero - non precisamente quantificabile avendo scelto a vantaggio dei visitatori stessi di non mettere barriere tra i due eventi - di quelli entrati dalle reception dedicate a SaMoTer ed Asphaltica e che hanno scelto di visitare anche



Transpotec.

"Siamo davvero molto soddisfatti dei risultati di questa edizione. - ha dichiarato Giuseppe Garri, Exhibition Manager Transpotec Logitec - Sono i numeri a parlare, ma, cosa che reputo di valore ancora maggiore, soprattutto le opinioni dei clienti raccolte in questi giorni. Sentir dire che Transpotec 'finalmente è tornato' ci ha fatto capire che la direzione intrapresa tre edizioni fa era quella giusta: tutti insieme, aziende, editori, associazioni, Fiera Mi-

lano e Fiera Verona, abbiamo remato nella stessa direzione e oggi possiamo dire che la manifestazione si è ripresa il ruolo che era il suo, di evento di riferimento per il mercato italiano dell'autotrasporto. In fiera si respirava un'atmosfera di ottimismo e di positività nei confronti del futuro di un comparto che ha dimostrato, a partire dalle proposte delle aziende, una forte volontà di rinnovamento all'insegna dell'efficienza e dell'ecosostenibilità. E, segnale ancora più forte, si è tornati a fare affari e a






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

**Info**

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

chiudere contratti”.

La validità del progetto è anche sottolineata dal crescente interesse registrato sia da parte dei visitatori italiani - provenienti da tutte e 20 le Regioni - sia da parte degli esteri: **operatori provenienti da 67 Paesi hanno visitato la manifestazione**, mostrando una crescita del 50% rispetto alla edizione precedente e confermando Transpotec come momento importante di confronto anche a livello internazionale.

100, in particolare, i top hosted buyer selezionati direttamente da Fiera Milano per capacità di spesa e provenienti da 20 Paesi tra Europa, Europa dell'Est e Bacino del Mediterraneo, che in fiera hanno realizzato 608 appuntamenti in quattro giorni con le aziende espositrici.

L'edizione 2017 di Transpotec si è distinta in particolare per completezza e ricchezza dell'offerta in mostra.

10 i costruttori di veicoli presenti in fiera con il proprio top di gamma e numerose anteprime per il mercato italiano: DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz e Scania hanno proposto il meglio dell'innovazione per i mezzi pesanti; sul fronte commerciali leggeri c'erano invece Citroën Italia, Fiat Professional, Ford, ancora Iveco, MAN e Mercedes-Benz, che si sono presentati con l'intera gamma, Peugeot Automobili Italia e Volkswagen.

Ricca e variegata anche l'offerta di allestimenti, furgonature e rimorchi, con una vasta gamma di proposte per il trasporto a temperatura controllata, quella di tecnologie e servizi per singoli veicoli e flotte fino alle proposte di aftermarket.

Per tutti le parole d'ordine sono state innovazione, sicurezza e rispetto dell'ambiente.

Un nuovo concetto di sostenibilità, in grado di coniugare risparmio ed efficienza, ha caratterizzato gran parte delle proposte e si è ben espresso nelle numerose trazioni alternative per mezzi sia leggeri che pesanti, ma anche nelle sofisticate tecnologie di bordo personalizzabili per tutte le esigenze e in grado di ottimizzare consumi e gestione delle tratte, nelle nuove potenzialità nate dalla connessione e dai nuovi materiali, fino ad arrivare a concept futuristici che prefigurano un domani completamente green e con sistema di guida automatizzato.

### Le iniziative espositive a Transpotec

Accanto allo spazio espositivo numerose iniziative verticali hanno animato la manifestazione, approfondendo e completando tematiche di particolare interesse.

**Una delle novità di questa edizione è stato l'Aftermarket Village** realizzato dalla rivista Parts Truck e dedicato alla ricambistica e agli accessori per truck. 26 le aziende presenti, tra cui le maggiori realtà dell'aftermarket per il mondo truck e un calendario di incontri formativi incentrati su quattro temi: Sicurezza, Connettività, Efficienza ed Ecosostenibilità.

Grazie alla collaborazione con la rivista Trasportare Oggi in Europa, il pubblico di Transpotec ha potuto scoprire i segreti dei veicoli commerciali e industriali in un viaggio virtuale. L'iniziativa 360° Virtual Vehicles ha riscosso l'interesse di più di 2000 operatori, che hanno potuto, attraverso 21 video realizzati ad hoc per la manifestazione, scoprire in maniera originale e alternativa l'offerta delle 7 case partecipanti.

Mentre chi era alla ricerca di qualcosa di più "reale" ha potuto trovare interessanti occasioni nella Piazza dell'Usato, realizzata dalla rivista Camion Supermarket. In vendita l'usato di qualità al miglior prezzo. Un'opportunità in più per ampliare la propria flotta e il proprio business con veicoli efficienti, convenienti e garantiti.

### La formazione muove il settore

Apprezzato anche il ricco programma formativo. **I 70 appuntamenti, tra convegni, seminari, workshop**, che hanno animato le giornate di fiera, hanno registrato infatti la presenza di oltre 3.300 partecipanti. Un significativo segnale di una nuova consapevolezza dell'importanza della formazione per tutti i professionisti del settore a cui sempre di più si richiede di essere informati e aggiornati sui diversi aspetti della professione: da quelli normativi a quelli tecnologici e pratici.

Proprio in quest'ottica si è svolto, in collaborazione con Transpotec, il convegno organizzato da UNRAE e dal Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, che ha messo al centro della discussione la formazione dei giovani, forza lavorativa di domani, ai quali il settore dell'autotrasporto offre



numerosi sbocchi professionali a fronte di una preparazione tecnica specifica.

Tema di cui si è parlato molto nei quattro giorni è sicuramente la sicurezza, tra l'altro Transpotec è stato l'occasione per accogliere il nuovo incontro del Tavolo sulla sicurezza stradale che ha visto riuniti diversi soggetti coinvolti sul tema e ha messo le basi per una riflessione proattiva finalizzata al miglioramento della sicurezza stradale. A seguito dell'incontro a porte chiuse, una ulteriore focalizzazione sul tema, tra nuovi problemi e nuove soluzioni, è stato offerto dal workshop organizzato dalla rivista Vie & Trasporti. Una occasione per sviscerare i temi più attuali della sicurezza stradale, dalle cause che originano un sinistro alle azioni necessarie a prevenirlo. Grande attenzione è stata dedicata poi alle dotazioni di sicurezza attiva e al loro ruolo nel ridurre il rischio in caso di incidente.

Negli altri incontri e workshop organizzati da editori, associazioni e aziende, si sono poi affrontate le tematiche più attuali: dalla tutela di conducenti e merci alle novità normative e giuridiche; dal benessere degli autisti, veri protagonisti del settore, alle loro responsabilità, oltre a approfondimenti sui sistemi di gestione delle flotte con l'obiettivo di ottimizzare i costi e i consumi, sulle nuove tecnologie, sugli strumenti più innovativi che garantiscono servizi di maggiore efficienza.

### Gli oscar dell'autotrasporto

L'edizione 2017 va anche ricordata come l'edizione degli Award, iniziati-

ve che hanno premiato l'eccellenza nel settore e hanno portato l'attenzione su imprese e professionisti meritevoli.

Al tema della sostenibilità era dedicato il premio STY-Sustainable Truck of the Year, organizzato dal mensile Vado e Torno e da LifeGate, società specializzata in consulenza e sviluppo sostenibile. Sono state analizzate le novità 2016 già in commercio secondo il Mobility Revolution Truck, indice che in modo analitico definisce la sostenibilità dei camion, ovvero non soltanto quanto può essere "green friendly" un veicolo, ma anche quanto sicuro, efficiente, confortevole risulta nell'utilizzo quotidiano. I vincitori, suddivisi in tre categorie sono stati: Scania Next Generation per la categoria Tractor dedicata ai veicoli a lunga percorrenza; Iveco Eurocargo CNG per la categoria Distribution Truck dedicata ai veicoli da distribuzione, trasporto rifiuti, trasporto in città in generale; Iveco Daily Electric per la categoria Van dedicata ai furgoni di ogni dimensione.

Il Fabio Montanaro Award, dedicato a uno dei più illustri giornalisti di settore e organizzato da Trasportare Oggi in Europa, ha invece premiato, per la loro

professionalità, per la loro carriera o per il loro operato in rapporto al mondo del trasporto, quattro figure scelte in quattro ambiti diversi: Paolo Altieri tra i giornalisti, Paolo Lanzoni tra gli uomini di comunicazione, Antonio (Tonino) Mollica tra gli autisti e la BRA Servizi del Gruppo Piumatti tra le aziende.

Infine la rivista tuttoTrasporti ha consegnato i premi alle Stelle del Trasporto, realtà del settore che si sono distinte per iniziative, prodotti e servizi innovativi: per l'autotrasportatore dell'anno il Consorzio Coneco; per l'impresa di autotrasporto Germani Spa; per allestimenti e rimorchi Anteo; per il componente innovativo Saf Holland; per i servizi avanzati Visirun; tra le start-up Mobility Advance Mercedes; come iniziativa dell'anno il Progetto giovani di Albo, Unrae, Anfia, associazioni degli autotrasportatori e delle autoscuole; per la solidarietà Trasporti Antenore Pigozzi e un premio speciale è stato consegnato a Multitrax.

Nel corso della cerimonia è stato anche consegnato alla Volkswagen il premio "International Van of the Year" per il nuovo Crafter, riconoscimento attribuito dalla giuria internazionale nella qua-

le tuttoTrasporti è presente per l'Italia. Il camion va guidato non solo guardato. Anche quest'anno **uno dei plus di Transpotec è stato rappresentato dai test drive** che hanno dato l'opportunità di provare direttamente, in un circuito cittadino, truck e veicoli commerciali delle principali case costruttrici.

Il percorso all'interno dell'area urbana ha consentito di provare in prima persona le caratteristiche dei diversi mezzi che si sono cimentati in situazioni reali.

#### Passione e personalizzazione

Tradizionalmente il sabato di Transpotec è anche una festa.

Infatti dalle prime ore del mattino è stato possibile ammirare i 30 truck decorati e personalizzati più famosi d'Europa, arrivati a Veronafiere grazie a Truck Look per celebrare l'ultima giornata di manifestazione: luci, colori, cromature, tecnologie, decorazioni sono gli strumenti per personalizzare le motrici e trasformarle nel luogo del cuore.

Un momento "ludico", ma anche di incontro e confronto tra professionisti animati dalla passione e dall'impegno che quotidianamente li porta ad affrontare la strada.

## 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

## Auto e tasse

### Convegno a Transpotec Logitec 2017

Il 23 febbraio all'appuntamento presso le sale del Transpotec numerosi operatori del settore si sono incontrati per **discutere sul tema delle auto ad uso speciale nell'ambito delle flotte aziendali**. La tribuna dei relatori era costituita da due illustri commercialisti e dal direttore del nostro giornale. La prima relazione è stata tenuta dal **Dr. Albino Leonardi**, noto professionista ed autore del testo "Auto e fisco", di cui la prima edizione del 2014 verrà aggiornata prossimamente, con una nuova pubblicazione. La sua relazione ha consentito alla platea di comprendere la **differenza tra le tre possibili tipologie di auto aziendali**: autovettura, autocarro, businesscar (autoveicoli ad uso speciale).

Infatti l'autovettura, così come l'autocaravan, è riconosciuta come la soluzione più sfavorevole ai fini fiscali, fruendo di una deduzione (20% dell'imponibile) e di una detrazione (40% dell'Iva) risibili. Le versioni autocarro sono considerate le più a rischio e le più controllate dagli Organi di Polizia, in quanto possono spesso essere utilizzate ai fini personali e pertanto in contrasto sia con le norme del C.d.S., art. 82-83 - uso improprio-, sia con le norme fiscali che dal 2006 ne hanno di molto limitato le possibilità di utilizzo, limitandole ai veicoli con una potenza bassissima.

Grande interesse ha riscosso l'**intervento riguardante i veicoli ad uso speciale**. L'esperto commercialista ha illustrato che, per definizione del Codice (art.54, lett.G), l'autoveicolo ad uso speciale è per costruzione un veicolo complesso nella sua realizzazione e praticamente privo di portata. Queste due peculiarità lo rende inequivocabilmente un bene inerente ai fini della detraibilità e strumentale ai fini della deducibilità. In sostanza, secondo l'autorevole parere, un titolare di partita Iva può ottenere notevoli vantaggi nello scegliere questa tipologia di veicoli rispetto ad altre.

**A fare da sponda a questo concetto è stato l'intervento del Dr. Ciaravolo, noto esperto del settore**, avendo in

passato svolto attività di controllo fiscale sulle imprese, ed in particolare su questa tipologia di veicoli. Il relatore, chiamato ad illustrare i concetti di inerenza o, meglio, di beni, attrezzature, autoveicoli quali cespiti d'uso d'impresa, ha spiegato che questi possono essere detraibili in quanto inerenti al ragguaglio dell'oggetto sociale.

Per potere dedurre un bene aziendale, oltre alla strumentalità del bene stesso, deve essere accertata la sua inerenza, cioè la necessità o l'indispensabilità nell'utilizzo del medesimo per la realizzazione del profitto di impresa. Un esempio: un computer o una betoniera sono beni certamente strumentali, ma se il computer viene utilizzato a casa dai figli o la betoniera è in carico ad un macellaio diventa difficile sostenerne l'inerenza, in quanto essi non saranno mai utilizzati ai fini produttivi del bene acquisito.

Inoltre, dal 2006 lo Stato, a seguito di una sentenza della Corte europea che lo condannava ad utilizzare aliquote più congrue rispetto a quelle adottate, ha di fatto modificato la normativa per la definizione di strumentalità di un bene mobile.

A seguito di queste nuove norme l'Ufficio delle Entrate, a dicembre 2006, ha promulgato un Decreto dirigenziale in cui vengono fissati criteri restrittivi nell'adozione di autoveicoli di categoria N1 da parte delle imprese. Questo Decreto, noto anche come "Decreto contro i falsi autocarri", ha stabilito quattro punti che, se tutti soddisfatti, fanno sì che, anche qualora il veicolo sia omologato come autocarro, venga trattato, ai fini fiscali, come autovettura. Un punto di riferimento è il codice carrozzeria, che la norma identifica con la sigla Fo (furgone).

Ciò rende a rischio l'acquisto di un veicolo omologato come autocarro che, da un punto di vista tecnico, risponde positivamente alle quattro ipotesi del Decreto, e che pertanto verrà trattato fiscalmente con il sistema forfetario 20%+40%. Un esempio è stata la versione autocarro,

prodotta direttamente dal costruttore, sul modello Passat che, per 1 kw, risultò praticamente indetraibile.

Si evidenzia quanto, anche in subordine a queste norme, sia utile procedere alle trasformazioni businesscar (veicoli ad uso speciale). Infatti, il codice di carrozzeria di un autoveicolo uso speciale Technologycar è G7, diverso da Fo, e pertanto al di fuori di quanto previsto dal Decreto.

Al termine di questi interventi prestigiosi **il nostro direttore**, oltre a fare la sintesi di quanto illustrato, **ha espresso grande soddisfazione, poiché la filosofia del gruppo è sempre stata quella di prevedere le soluzioni più idonee al reale uso che un'impresa fa dell'autoveicolo aziendale**. Come è emerso dagli esempi degli interpellati presentati dai relatori, è importante utilizzare in maniera corretta i veicoli secondo l'uso. Come direbbe Di Pietro, "che c'azzecca" la versione di un SUV autocarro con un notaio? Difficile sostenerne l'inerenza per il trasporto di faldoni! Anche in questo caso il Dr. Ciaravolo ha parlato di alcuni interpellati nei quali sono stati considerati leciti gli usi da parte aziendale di autoveicoli ad uso speciale, riferendosi a due casi in particolare, uno legato ad autoveicoli uso ufficio e l'altro ad autoveicoli per uso tecnologico.



a cura della redazione IM - ISOMotori

# 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 GIACINTO CARRADORI, AUTOTRASPORTATORE ROMANO: "SERVONO PIÙ CONTROLLI SUI TIR CHE TRASPORTANO ALIMENTARI!"

**M**i chiamo Giacinto Carradori ed esercito l'attività di autotrasportatore da quando ero ragazzino, quindi ormai da 30 anni. Presso la mia azienda effettuiamo trasporti di diverso genere, ci occupiamo in parte anche di logistica.

Ci muoviamo in tutta Italia, operiamo soprattutto al Nord e al Centro.

**Con la crisi economica** che c'è stata negli ultimi anni **è calato drasticamente il lavoro.**

Svolgiamo la maggior parte della nostra attività a Verona, dove trasportiamo membrane guainose, per i tetti. Con la crisi, però, si costruisce meno e si fanno solo riparazioni.

Il lavoro è calato addirittura del 60%! C'è stato letteralmente un picco. La fatturazione mensile si è ridotta di un quinto, giusto per intenderci.

Per far fronte a questa situazione di crisi, abbiamo dovuto allargarci su altri orizzonti, ampliare un po' il range di trasporti effettuati.

Tanto più che a Roma fatichiamo a tro-

vare commissioni e merci da portare al Nord, per cercare di ottimizzare il trasporto. La città di Roma, purtroppo, produce poco.

Lo Stato ci viene incontro attraverso il rimborso delle accise sul gasolio. Questo perlomeno ci regge in piedi, ci salva. In questo modo si riesce almeno a compensare il contributo da corrispondere agli autisti.

Però ci vorrebbe però qualcosa di più!

Parte del mio lavoro è anche trasportare mangimi e prodotti alimentari per animali.

Per il trasporto di alimentari ci sono regole precise e norme da rispettare, eppure molti riescono ad eluderle.

Io per trasportare mangimi animali ho dovuto richiedere moltissimi permessi.

Ultimamente **molti camion di raccolta dei rifiuti provenienti dal Sud svolgono questo tipo di attività anche se non potrebbero.**

Noi siamo controllati, molti altri no. E ci stanno portando via il lavoro.

E soprattutto è gravissimo il fatto che



un mezzo che trasporta rifiuti sia riutilizzato per portare alimentari. In questo modo abbassano il prezzo del trasporto ed è impossibile far concorrenza a loro. Se poi a tutto questo aggiungiamo la concorrenza estera sleale delle aziende delocalizzate oltre confine, la situazione si fa drammatica.

**Lo Stato deve intervenire al più presto aumentando l'efficacia dei controlli,** altrimenti il nostro settore è a serio rischio!



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

## Transpotec 2017, grande successo per Assotrasporti! Numeri eccezionali per Assotrasporti al Transpotec

**S**i è conclusa l'edizione 2017 del Transpotec Logitec di Verona.

Durante i quattro giorni di fiera Assotrasporti, patrocinatore dell'evento, ha partecipato attivamente alla manifestazione, con diversi momenti di incontro.

L'area espositiva di Assotrasporti ha accolto centinaia di visitatori tra autotrasportatori, autisti, ma anche professionisti ed esperti del settore.

L'associazione ha ascoltato le problematiche degli autotrasportatori che hanno visitato lo stand, raccogliendo proposte e idee da poter integrare nel programma di riforma del settore.

Ma non solo. Assotrasporti, seguendo lo stile "Incontriamoci, proponiamo, lavoriamo" che da sempre contraddistingue l'associazione, durante i giorni della fiera ha organizzato assieme ad A.R.E. e in collaborazione con le testate giornalistiche TN-Trasportonotizie, GM-Gente in Movimento e IM-Isomotori diversi convegni su tematiche di estrema attualità.

Si è cominciato il 23 febbraio con il convegno dedicato agli autoveicoli ad uso speciale: finalità e utilità ai fini aziendali e fiscali.

Il giorno successivo Assotrasporti, da sempre attenta a ridurre i costi per l'azienda, in un secondo convegno ha trattato di retrofit elettrico ad un anno

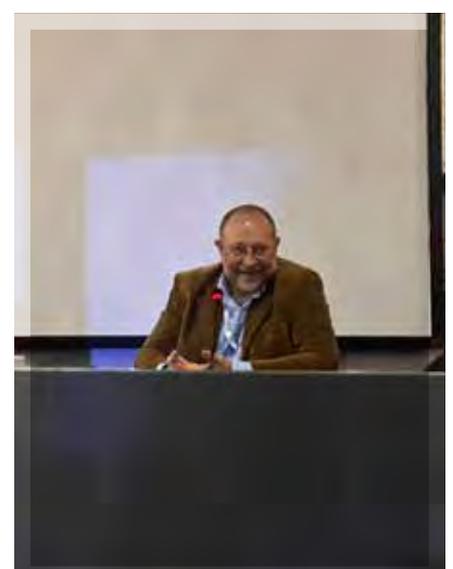


dall'introduzione della norma nazionale, progetto portato avanti in collaborazione con l'On. Ivan Catalano e dal suo Collaboratore Parlamentare Gaetano La Legname, presente tra i relatori in sala. "Assotrasporti è stata la prima a sostenere il progetto, in un'ottica di un minore inquinamento ambientale e dell'abbattimento dei costi sul carburante, solo per citare alcuni dei vantaggi prodotti da questa tecnologia" ha sottolineato il Presidente di Assotrasporti Secondo Sandiano.

Infine l'ultimo giorno di manifestazione si è tenuto il convegno intitolato "Clini-

ca dell'Auto, uno strumento di sviluppo per officine e centri di revisione nel rispetto fondamentale della sicurezza stradale degli utenti e dei loro veicoli". Inoltre molto interesse da parte dei trasportatori per i corsi di guida proposti da Driverpeople, in particolare in tema di cronotachigrafo, vera spina nel fianco della categoria.

In conclusione, l'edizione 2017 di Transpotec Logitec si è rivelata un successo per Assotrasporti, giusto premio per l'impegno quotidiano dell'associazione nella tutela e difesa dell'autotrasporto italiano.



## Trasporto abusivo, pericolo in rete

### Assotrasporti in difesa degli autotrasportatori

**P**er esercitare la professione di trasportatore su strada di merci in conto terzi è necessario presentare le domande di iscrizione all'Albo e di rilascio dell'autorizzazione per l'esercizio della professione di trasportatore, nonché essere in possesso dei requisiti di onorabilità, idoneità finanziaria e professionale ed infine iscriversi eventualmente al REN (Registro Elettronico Nazionale).

Questo è noto a tutti, Istituzioni e addetti ai lavori. O meglio, dovrebbe esserlo, in quanto **assistiamo alla nascita in rete di nuovi sistemi volti ad eludere le norme in vigore**, che danno la possibilità a persone che non posseggono i requisiti necessari di effettuare "abusivamente" trasporti in conto terzi, danneggiando inesorabilmente la categoria.

Di fronte ad un silenzio assordante e al benessere - ci auguriamo momentaneo - di coloro che dovrebbero vigilare su questi aspetti, **Assotrasporti non sta a guardare e si sta attivando per smuovere gli Enti competenti sul caso**, indagando su queste nuove modalità di trasporto "abusivo" che si presentano sul web.

Assotrasporti da sempre lotta contro le iniziative volte ad utilizzare i moderni strumenti informatici per aggirare le norme di Legge. Già nel febbraio 2014

Assotrasporti, durante uno degli incontri avvenuti presso il Ministero dei Trasporti, aveva messo in risalto la questione, inserendo tra i punti del proprio programma il contrasto all'esistenza di portali web che aggirano le norme di Legge. Nel 2014 la denuncia riguardava i siti che promuovevano la vendita di servizi di trasporto in conto terzi a prezzi ribassati; oggi è doveroso impedire che, attraverso alcuni portali web, il trasporto di merci per conto di terzi venga effettuato da coloro che non possiedono i dovuti requisiti. Questa problematica, assieme a molte altre che affliggono l'autotrasporto, è oggetto della **piattaforma di proposte Assotrasporti "a costo zero per la Pubblica Amministrazione"**, con la quale da anni l'associazione porta avanti in ogni sede la lotta sindacale a difesa e tutela della categoria.

Una piattaforma di proposte per la ripresa dell'autotrasporto che Assotrasporti ha presentato a partire dal febbraio 2014 al Ministero dei Trasporti, alla Presidenza della Commissione europea, a Deputati, a Senatori e ad altri attori istituzionali (ottenendo risposte positive dai vertici della Commissione europea, da diversi parlamentari che si ispirarono al programma dell'associazione per presentare interrogazioni parlamentari e proposte di Legge e dal Vi-



cesegretario PD). Punti nati e sviluppati attraverso il continuo e costante confronto con la categoria, perfettamente in linea con il progetto innovativo di ascolto della base e di raccolta diretta delle istanze e proposte dei trasportatori, da portare direttamente al tavolo delle Istituzioni. Ciò è accaduto nel febbraio 2014 con l'allora Sottosegretario ai Trasporti Rocco Girlanda e, recentemente, con l'attuale Sottosegretario ai Trasporti Simona Vicari.

La missione **"Incontriamoci, proponiamo, lavoriamo"** non è solo un motto valido per gli incontri con i trasportatori, ma anche lo spirito propositivo con cui l'associazione si presenta alle Istituzioni per proporre soluzioni ai problemi di un settore sempre più in crisi.

**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**



## Anche Assotrasporti all'incontro con Delrio

### Assotrasporti presente alla riunione sulla Asti-Cuneo

**N**ella giornata di lunedì 6 marzo, il **Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Del Rio** ha incontrato, presso la Prefettura di Cuneo, i Parlamentari, i rappresentanti degli Enti territoriali e delle Autonomie, del mondo economico e sociale per l'esame delle **problematiche connesse ai lavori di completamento dell'Autostrada Cuneo-Asti**.

Presenti anche **l'Associazione Cu-neese Innovazione nel Trasporto (ACIT), aderente ad Assotrasporti**, e UN.I.COOP., entrambe rappresentate da Fabrizio Civallero, componente dei rispettivi direttivi provinciali.

Dopo aver ascoltato l'enunciazione delle problematiche relative all'annosa questione legata all'autostrada Cuneo-Asti, che si protrae ormai da 27 anni, il Ministro ha espresso la sua proposta formale per portare a termine l'opera.

Dopo aver sottolineato le difficoltà che spesso lo Stato incontra nell'interfaciarsi con le società concessionarie, l'obiettivo di Del Rio è quello di chiudere un accordo con la società concessionaria entro giugno, attraverso un atto aggiuntivo.

In questo modo, secondo i calcoli del Ministro, si potrebbero portare a termine gli ultimi nove chilometri entro il terzo trimestre del 2021.

In caso di mancato accordo, tuttavia, le tempistiche si allungherebbero inevitabilmente.

Tre le opzioni prese in considerazione per il completamento del tratto autostradale:

- tunnel a canna singola;
- tunnel a canna doppia;
- tratto esterno.

L'ipotesi migliore secondo Del Rio è quella del tratto esterno, più pratica-



bile rispetto alle altre e più economica, anche se si dovrà fare i conti con un aumento dei pedaggi autostradali del 3,5% annuale per sei anni.

## Caso Chabod, interviene Assotrasporti

### L'associazione si oppone all'archiviazione

**E**rano le 8,10 del 16 marzo 2011, quando Michael Chabod (allora trentaquattrenne, sposato e padre di una bambina di 5 anni) si recava a lavorare, costeggiando un muro a sostegno di una scarpata.

Improvvisamente un masso grande quanto metà della sua vettura rotolò dal pendio e lo schiacciò.

L'uomo ne uscì incosciente, con molteplici fratture e successivamente ad un lavoro improbo da parte dei vigili del fuoco.

Uno di essi, mentre tagliava la carrozzeria, fu investito e ferito da un altro masso, anch'esso rotolato giù dal medesimo pendio.

A distanza di sei anni la sua vita è irri-conoscibile: non può più camminare né lavorare ed è costretto a una continua assistenza.

Contro l'archiviazione del caso si è opposta fin da subito con fermezza Assotrasporti.

L'associazione di categoria ha infatti denunciato per il reato di disastro colposo nel luglio scorso Gabriele Gianni 76 anni e Anna De Santis, 48 anni, rispettivamente proprietario e affittuaria del terreno dal quale si staccò il masso, il progettista dei lavori di ammodernamento della strada intercomunale, Luciano David, 71 anni, l'allora sindaco di Villeneuve, Roberta Quattrocchio e gli ex Presidenti della Regione, Gianni Bondaz e Augusto Rollandin.

Secondo i legali di Assotrasporti "sussistono validi elementi per consentire la formulazione dell'imputazione coatta a carico degli indagati".

Assotrasporti andrà avanti con fermezza per far luce sulla vicenda.

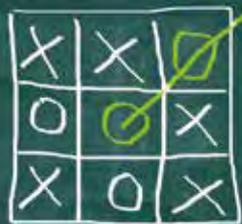


Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO  
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



CORSI DI FORMAZIONE

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



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

[www.trasportnotizie.com](http://www.trasportnotizie.com)

**Segui Assotrasporti per scoprirne di più:**

[www.assotrasporti.eu](http://www.assotrasporti.eu)



[info@assotrasporti.eu](mailto: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.



Avv. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

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

## IL FERMO AMMINISTRATIVO: APPROFONDIAMO LA QUESTIONE

Il fermo amministrativo è **un atto tramite il quale le amministrazioni o gli enti competenti provvedono, tramite enti esattori, alla riscossione coattiva di crediti insoluti "bloccando" un bene mobile dell'obligato.**

Storicamente risale al 1973 la sua introduzione e gli enti quali l'Agenzia delle Entrate, le Regioni, i Comuni, fino anche l'Inps, per rivalersi sul contribuente moroso per crediti vantati sullo stesso, avanzano al legislatore dell'epoca la richiesta di blocco di un bene mobile registrato.

Tipicamente l'atto segue il **mancato pagamento di una cartella esattoriale entro i termini di Legge** (60 giorni), ed interessa beni mobili come l'automobile o la moto. Le cartelle esattoriali, che seguono una determinata procedura di emissione che prevede la cosiddetta "iscrizione a ruolo" del debito, possono riferirsi a tributi o tasse (canone Rai, contributi Inps, bollo auto, Tarsu, Ici, etc.) oppure a multe relative ad infrazioni al Codice della Strada (che, se non pagate entro 60gg dalla notifica del verbale, vengono iscritte a ruolo come avviene normalmente per le imposte).

Il fermo è, inoltre, previsto dal codice della strada come sanzione accessoria a determinati tipi di infrazioni, per esem-

pio quelle compiute da minorenni o quelle per le quali è previsto il ritiro della carta di circolazione.

### La procedura

Il fermo segue il mancato pagamento di un atto formale come la cartella esattoriale, l'avviso di accertamento esecutivo, l'ingiunzione di pagamento (già utilizzata da molti comuni per riscuotere le multe e unico mezzo che gli stessi potranno utilizzare, anche per i propri tri-

buti, dal 2017, salvo ulteriori proroghe). Tali atti devono contenere precise informazioni sulla scadenza dei termini di pagamento (60 giorni per la cartella e gli avvisi e 30 giorni per l'ingiunzione) e sulle conseguenze se non si provvede né al pagamento né al ricorso.

Dopo un certo periodo di sospensione dallo scadere dei termini suddetti il concessionario - o il comune, direttamente o tramite società pubbliche - può disporre il fermo dei beni mobili registrati, del debitore e dei coobbligati, tramite iscrizione del provvedimento nei registri mobiliari (in questo caso il PRA).

Nel caso di veicoli co-intestati, il fermo amministrativo può iscriversi comun-



que. Verrà trascritto a nome del debitore intestatario al Pra e il cointestatario non potrà far altro che sollecitare al pagamento il debitore oppure saldare egli stesso il debito per poi rivalersi nei confronti di chi avrebbe dovuto pagare il debito.

**Perché sia valido il fermo amministrativo, deve essere emesso un preavviso.**

Deve contenere anzitutto la natura del debito, il numero della cartella esattoriale, la prova della notifica della cartella stessa, l'importo dovuto e l'anno a cui fa riferimento. Ricevuto il preavviso c'è tempo 20 giorni per regolarizzare la propria posizione, dopodiché diventa effettivo il fermo amministrativo.

Il pagamento in questa fase, dopo il preavviso, imporrà anche il pagamento degli interessi di mora e le spese sostenute per l'iscrizione a ruolo. Il ricevimento di un preavviso è essenziale per la validità stessa del fermo, visto che può essere impugnato in assenza.

La circolazione con mezzi sottoposti a fermo è vietata e sanzionata, come previsto dall'art.214 comma 8 del Codice della Strada, col pagamento di una multa variabile da euro 776,00 ad euro 3.111,00 nonché con la confisca del mezzo.

Anche i veicoli intestati a invalidi posso-

no sottoporsi a fermo. Il **fermo amministrativo illegittimo** si ha quando si riesce a provare che il mezzo fermato è l'unico a disposizione, e lo stesso è strumentale allo svolgimento della propria professione, quindi necessario per l'attività lavorativa. In questo caso è illegittimo il fermo anche per il mezzo intestato a persona disabile.

**Conclusioni**

Il fermo amministrativo è un **efficace mezzo di recupero del credito**. Si presta, tuttavia, ad abusi nei casi soprattutto di fermi a persone disabili. Sotto questo profilo, le norme vanno modificate per tutelare maggiormente il contribuente. Tuttavia, occorrono anche maggiori controlli contro le condotte non conformi da parte dei contribuenti stessi.



**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.

**DLGS 231 DEL 2001: LE SANZIONI  
PREVISTE PER LE IMPRESE**

Continuando ad esaminare il Decreto in parola e riprendendo l'articolo pubblicato sul precedente numero si ritiene utile trattare brevemente delle **sanzioni previste per l'ente nel cui vantaggio è stato violato un reato presupposto**.

L'ente responsabile per un reato commesso da un soggetto appartenente alla sua struttura organizzativa, è condannato da un sistema sanzionatorio che prevede diversi tipi di sanzioni amministrative come la sanzione pecunia-

ria, le sanzioni interdittive, la confisca e la pubblicazione della sentenza di condanna. L'intenzione del legislatore che ha previsto una tale struttura sanzionatoria è quello di **penalizzare il profitto dell'ente**, disincentivando la commissione di reati nell'interesse o a vantaggio dello stesso e di incidere sull'organizzazione dell'impresa in modo da favorire comportamenti volti al risarcimento del danno o meglio ad eliminare gli effetti del reato.

L'art. 10 del Decreto in parola stabili-

sce che per l'illecito amministrativo dipendente da reato si applica sempre la sanzione pecuniaria e non è ammessa la formula ridotta salvo i casi previsti all'art. 12; la sua determinazione avviene secondo il meccanismo delle quote che si articola in due fasi. Nella prima fase il giudice fissa l'ammontare del numero delle quote che non deve essere mai inferiore a cento né superiore a mille; ciò avviene grazie alla valutazione della gravità del fatto, del grado di responsabilità dell'ente, adozione di modelli organizzativi, i cosiddetti MOD, codici etici, sistemi disciplinari, di condotte riparatorie dopo la commissione del reato. Nella fase successiva il giudice stabilisce il valore monetario della singola

quota che va da un minimo di 258,00 euro ad un massimo di 1.549,00 euro.

**La sanzione pecuniaria è data dalla moltiplicazione tra l'importo della singola quota e il numero complessivo di quote che quantificano l'illecito amministrativo;** pertanto la sanzione minima è pari a euro 25.800,00 mentre la sanzione massima è pari a euro 1.549.000,00.

La Legge ha previsto dei casi di riduzione della sanzione pecuniaria nei quali l'importo della singola quota è pari a 103,00 euro. L'importo della sanzione penale amministrativa, ai sensi dell'art. 12, è ridotta della metà e non può essere superiore a 103.291,00 euro, se l'autore del reato ha commesso il fatto nel prevalente interesse proprio o di terzi e l'ente non ha ricavato un vantaggio consistente o il danno patrimoniale cagionato è tenue; la sanzione è ridotta da un terzo alla metà se, prima della dichiarazione di apertura del dibattimento di primo grado, l'ente ha risarcito integralmente il danno e ha eliminato le conseguenze dannose del reato, o è stato adottato un modello organizzativo idoneo a prevenire i reati della specie di quello verificatosi (qualora si verificassero entrambe le condizioni, la sanzione è ridotta dalla metà ai due terzi). Di qui l'importanza per l'ente di dotarsi di un modello organizzativo.

Sempre il Decreto in parola prevede per l'Ente altri tipi di sanzione le cosiddette **sanzioni interdittive** che devono essere limitate nel tempo, non inferiori a tre mesi e non superiore a due anni e possono essere applicate in via definitiva solo secondo quanto stabilito dall'art. 16. Le predette sanzioni sono stabilite



dall'articolo 9 del Decreto che prevede l'interdizione dall'esercizio dell'attività che comporta la chiusura dell'intera azienda o di un suo ramo. Inoltre il Decreto prevede altre sanzioni quali la sospensione o revoca delle autorizzazioni, licenze, concessioni funzionali all'esercizio dell'attività o ancora il divieto di contrattare con la pubblica amministrazione con l'esclusione dei contratti necessari per ottenere le prestazioni di un servizio pubblico necessario al normale svolgimento dell'impresa. Ulteriori sanzioni previste sono l'esclusione da agevolazioni, finanziamenti, contributi e la revoca di quelli già ottenuti o il divieto di pubblicizzare beni o servizi, comportano quasi una totale assenza di occasioni di profitto per l'ente.

I presupposti per l'applicazione delle sanzioni interdittive sono disciplinati dall'art. 13 DLgs. 231/2001 che dice che le sanzioni interdittive si applicano in relazione ai reati per i quali sono espressamente previste, se l'ente ha tratto dal

reato un profitto di un certo rilievo e il reato è stato commesso da un soggetto in posizione apicale o da un soggetto sottoposto alla direzione dei primi, a causa di gravi carenze organizzative; o in caso di reiterazione degli illeciti. Le sanzioni interdittive non si applicano se la sanzione pecuniaria è applicata nella sua misura ridotta. Ancora si constata l'importanza di dotarsi di un modello organizzativo volto alla prevenzione dei reati.





Dott.ssa ELISA FEA

LEGALE

Laureata in giurisprudenza, attualmente svolge la sua professione come praticante avvocato in un prestigioso studio di Cuneo.

## LA GIURISPRUDENZA IN CASO DI TAMPONAMENTI TRA VEICOLI

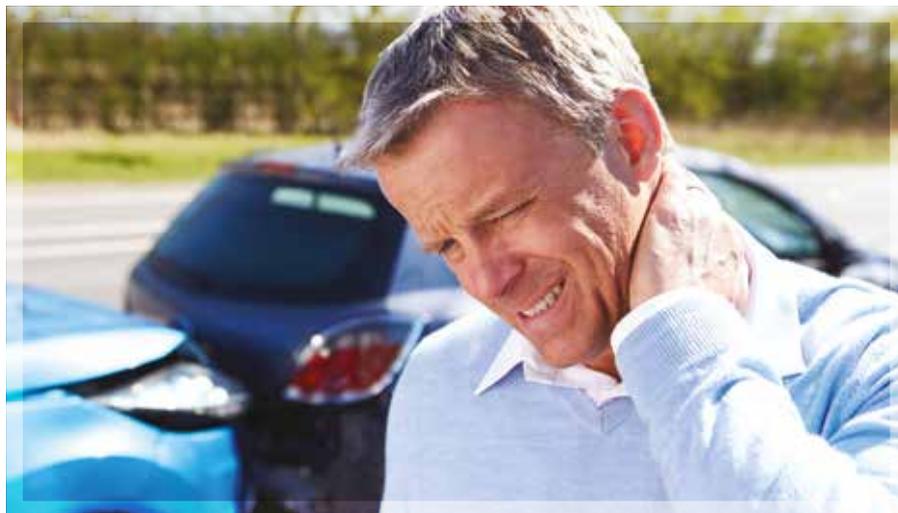
Il tamponamento fra veicoli è spesso la dinamica di moltissimi incidenti stradali. Così spesso sia i giudici di merito che la Suprema Corte di Cassazione si è occupata del tema. La regola generale è prevista dall'articolo 149 comma 1 del Codice della strada che prevede: "Durante la marcia i veicoli devono tenere, rispetto al veicolo che precede, una distanza di sicurezza tale che sia garantito in ogni caso l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni con i veicoli che precedono".

**Ma cosa succede quando il veicolo tamponato costituisca un ostacolo imprevedibile?** I giudici, ripetutamente impegnati sul tema dopo un'elaborazione per gradi sono arrivati ad affermare alcuni principi che oggi si possono ritenere consolidati. Si ritiene utile riportare alcune decisioni salienti inserite dalla più recente per far cogliere al lettore l'evoluzione giurisprudenziale sull'argomento. Importante decisione è quella emessa dalla Corte di Cassazione, sezione III, la numero 18884 emessa il 24 settembre 2015 che stabilisce che: "In caso di tamponamento di un veicolo che costituisca un ostacolo imprevedibile ed anomalo rispetto al normale andamento della circolazione stradale non si applica la presunzione "de facto" di mancato rispetto della distanza di sicurezza posta dall'articolo 149, comma 1, Codice della Strada, né la presunzione di pari responsabilità ex articolo 2054, comma 2, del Codice Civile, gravando sul conducente del veicolo tamponante l'onere di provare tale anomalia". Altra sentenza che si ritiene utile far conoscere è quella emessa dalla Cassazione, sezione III, la numero 8487 del 27 aprile 2015 secondo la quale: "In tema di circolazione stradale, nell'ipotesi di tamponamento a catena tra veicoli in movimento trova applicazione l'articolo 2054, comma 2, del Codice Civile, con conseguente presunzione iuris tantum

di colpa in eguale misura di entrambi i conducenti di ciascuna coppia di veicoli (tamponante e tamponato), fondata sull'inosservanza della distanza di sicurezza rispetto al veicolo antistante, qualora non sia fornita la prova liberatoria di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno. Nel caso, invece, di **scontri successivi fra veicoli facenti parte di una colonna in sosta**, unico responsabile degli effetti delle collisioni è il conducente che le abbia determinate, tamponando da tergo l'ultimo dei veicoli della colonna stessa."

Importante è anche la sentenza emessa dalla Cassazione nel 2014 sempre dalla sezione III, la n. 6193 che stabiliva "Per il disposto dell'articolo 149, comma 1, del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, il conducente di un veicolo deve essere in grado di garantire in ogni caso l'arresto tempestivo del mezzo, evitando collisioni con il veicolo che precede, per cui l'avvenuto tamponamento pone a carico del conducente medesimo una presunzione "de facto" di inosservanza della distanza di sicurezza. Ne consegue che, esclusa l'applicabilità della presunzione di pari colpa di cui all'articolo 2054, comma 2, cod. civ., egli resta gravato dall'onere di dare

la prova liberatoria, dimostrando che il mancato tempestivo arresto dell'auto-mezzo e la conseguente collisione sono stati determinati da cause in tutto o in parte a lui non imputabili". Le citate sentenze sono sicuramente evolutive rispetto alla sentenza con cui la Cassazione nel 2012 aveva risolto la questione e che si ritiene utile riportare: "Per il disposto dell'art. 149, comma 1, C.d.S. (T.U. del D.L. 30 aprile 1992, n. 285), sostanzialmente riproduttivo dell'art. 107 C.d.S. previgente, **il conducente deve essere in grado di garantire in ogni caso l'arresto tempestivo del mezzo**, evitando collisioni con il veicolo che precede, per cui l'avvenuta collisione pone a suo carico una presunzione de facto di inosservanza della distanza di sicurezza, con conseguente inapplicabilità della presunzione di pari colpa di cui all'art. 2054 Codice Civile, comma 2, e onere del guidatore di dimostrare che il mancato, tempestivo arresto del mezzo e il successivo impatto sono stati determinati da cause in tutto o in parte a lui non imputabili". Come è agevole notare i Giudici di legittimità sono passati dal considerare comunque responsabile sempre e comunque il veicolo tamponante a distinguere i casi in cui la presenza del veicolo tamponato non era prevedibile. Ovviamente tale circostanza, difficile da provare, rimane a carico del conducente del veicolo tamponante.





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.

## RITIRO DELLA PATENTE DI GUIDA

L'inasprimento delle norme del Codice della Strada ha reso sempre più frequente il verificarsi del **ritiro della patente di guida**.

L'articolo 43 del CCNL Trasporti prevede una specifica norma al riguardo, ed un rimando indiretto alle norme disciplinari per i casi più gravi.

In particolare la nostra analisi riguarda **le implicazioni che si possono ripercuotere sullo svolgimento della mansione di autista**.

L'articolo 43 del CCNL riguarda le casistiche di ritiro del documento da parte dell'Autorità di Pubblica Sicurezza diverse dal supero del limite del tasso alcolico e dall'uso di sostanze stupefacenti. In pratica quelle derivanti dal mancato rispetto delle norme sulla circolazione o delle procedure per il rinnovo.

In tal caso il lavoratore, con valutazione discrezionale da parte dell'azienda, potrà essere impiegato in altra e diversa mansione, previo esame dell'esistenza delle esigenze produttive.

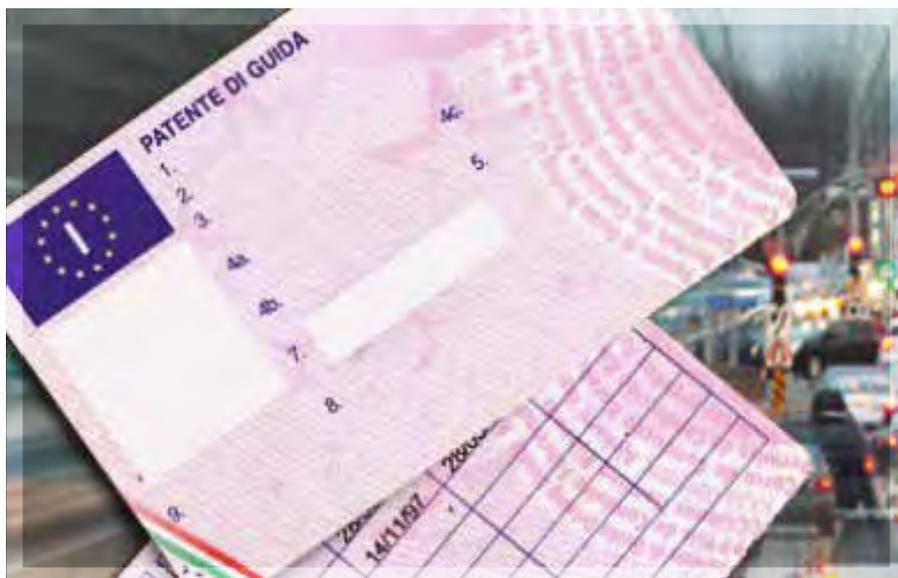
Se il reimpiego dell'autista in un altro incarico non è praticabile, la strada ob-

bligata è la collocazione in aspettativa non retribuita fino al nuovo ottenimento dell'attestato alla guida.

Nel caso di impiego in altra mansione il dipendente percepirà, per tutto il periodo in cui verrà provvisoriamente impiegato, la retribuzione prevista per tale ruolo, secondo il regime classificatorio delle mansioni previsto dal CCNL

stesso. Una volta riottenuta l'abilitazione, entro 30 giorni l'autista dovrà essere reintegrato nel proprio incarico con ripristino della normale retribuzione.

Ben diversa è la circostanza nella quale l'inibizione alla guida, oltre che dal mancato rispetto delle norme del Codice della Strada, sia **conseguenza dall'inosservanza delle limitazioni contrattuali poste all'uso delle bevande alcoliche e/o delle sostanze stupefacenti**. In questo caso opera l'articolo 54 (Codice disciplinare) con specifica



# SCOTTO

## TENDE & TELONI



TELONI PER CAMION



TENDE DA SOLE



Via Circonvallazione 38  
CASTELLETTO STURA (CN)  
Tel./Fax 0171.791391

[www.teloniscotto.it](http://www.teloniscotto.it) - [info@scottoteloni.it](mailto:info@scottoteloni.it)

previsione di licenziamento per giusta causa, una volta ottemperata la procedura di contestazione disciplinare dell'addebito.

Va segnalato, inoltre, che la perdita di permessi/autorizzazioni necessari all'esecuzione della mansione, per la quale è stata effettuata l'assunzione, dovuta all'inidoneità psicofisica del soggetto, rientra in un'altra ipotesi di **recesso dal rapporto di lavoro per giustificato motivo oggettivo**. Stiamo parlando della cosiddetta "sopravvenuta inidoneità allo svolgimento della mansione" (Cass. 12719/1998).

In questo ultimo caso, oltre alla sussistenza del fatto impeditivo, per poter procedere al licenziamento del lavoratore, il datore di lavoro deve essere in

grado di dimostrare di non poter impiegare il lavoratore diversamente.



Avv. PASQUALE DUI

**LAVORO**

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

**IL LAVORO A TERMINE NELL'ATTUALE  
ASSETTO LEGISLATIVO E CONTRATTUALE**

Il lavoratore a termine non è tutelato contro i licenziamenti alla pari di un lavoratore a tempo indeterminato. Ovviamente, alla scadenza del periodo concordato, il rapporto si esaurisce automaticamente: anche nel caso in cui il datore di lavoro licenziasse illegittimamente il lavoratore in anticipo rispetto alla data concordata per la fine del rapporto, quest'ultimo non potrebbe invocare la reintegrazione nel posto di lavoro, neppure per il tempo che manca alla scadenza del termine originariamente pattuito. In ogni caso, **il licenziamento anticipato non è necessariamente illecito**. Infatti, il datore di lavoro può recedere dal rapporto, anche prima della scadenza del termine, in presenza di una giusta causa, ai sensi dell'art. 2119 c.c., già più volte richiamato in questa rassegna di articoli: in altre parole, si tratta di un gravissimo comportamento del lavoratore, che comprometta in modo irreparabile il rapporto fiduciario, al punto da rendere intollerabile la prosecuzione, anche in via provvi-

soria, del rapporto di lavoro. **Se invece il licenziamento anticipato non fosse sorretto da una giusta causa, il licenziamento sarebbe illegittimo.** In questo caso, il lavoratore potrebbe domandare al giudice la condanna del datore di lavoro per il danno subito a seguito dell'illegittimo licenziamento;

generalmente, il danno, di difficile commisurazione, viene parametrato alle retribuzioni che il datore di lavoro avrebbe corrisposto dal giorno del licenziamento dichiarato illegittimo al giorno in cui scade il termine apposto al contratto di lavoro. Le stesse regole, pur con qualche dubbio interpretativo, valgono per il lavoratore a termine che volesse dimettersi: questo potrebbe avvenire senza impedimenti solo per giusta causa. Per il lavoratore che intenda ottenere l'accertamento giudiziale della illegittimità



dell'apposizione del termine, la riforma legislativa del 2015 ha stabilito che quest'ultima deve essere impugnata, a pena di decadenza, entro 120 giorni dalla scadenza del termine stesso; nei successivi 180 giorni, sempre a pena di decadenza, deve essere depositato il ricorso in Tribunale. La nuova disciplina ricalca sostanzialmente quella antecedente la riforma, con una differenza: mentre in precedenza l'onere di impugnazione era limitato alle sole ipotesi in cui si intendeva far valere specifici vizi del contratto a termine, specificatamente individuati dal legislatore, la riforma del 2015 prevede invece l'impugnazione del termine apposto al contratto senza ulteriori precisazioni. In base alla nuova disciplina, dunque, l'onere di impugnazione ricorrerà, per esempio, anche nel caso di illegittimità del termine per violazione dell'intervallo minimo tra un contratto e l'altro.

Possono sorgere problemi interpretativi della normativa, con riferimento ai **casì caratterizzati da una pluralità di contratti a termine che si sono succeduti nel tempo**: in questo caso, si potrebbe sostenere che il lavoratore debba impugnare ogni singolo contratto, anche se il relativo termine di impugnazione decorra non dopo la cessazione definitiva del rapporto, ma durante l'esecuzione di un

successivo contratto a termine. Questa interpretazione sembrerebbe trovare conferma nel d.lgs. 81/2015, in particolare laddove tale norma afferma che l'impugnazione del contratto a termine deve avvenire entro 120 giorni dalla cessazione del "singolo" contratto. Normalmente le cause in materia di contratto a termine vengono proposte dopo che il rapporto si sia interrotto alla scadenza del contratto e per effetto di tale scadenza. In questi casi, la illegittima apposizione del termine comporta, da un lato, la conversione a tempo indeterminato del rapporto e, dall'altro lato, la illegittimità della risoluzione del rapporto di lavoro. Al riguardo, la giurisprudenza si è ormai consolidata affermando i seguenti principi:

- poiché un contratto a termine non può essere validamente stipulato nel corso di un rapporto di lavoro a tempo indeterminato, nel caso di un rapporto caratterizzato da una molteplicità di contratti a termine è sufficiente che sia illegittima l'apposizione del termine al primo contratto per trasformare a tempo indeterminato l'intero rapporto;
- la risoluzione del rapporto alla scadenza del contratto non è un licenziamento in senso stretto, ma una semplice disdetta di un rapporto a termine;

- poiché, come si è appena detto, la risoluzione del rapporto non è qualificabile alla stregua di un licenziamento, non si applicano le regole sancite dall'art. 18 Statuto dei lavoratori (reintegra) e della L. 604/66 (risarcimento), che riguardano i lavoratori assunti prima del 7 marzo 2015, né le regole previste dal d.lgs. 23/2015, che invece disciplina le tutele applicabili in caso di licenziamento di un lavoratore assunto a tempo indeterminato dal 7 marzo 2015 in poi;
- alla illegittima disdetta consegue sempre l'ordine di ricostituire il rapporto e la condanna al risarcimento del danno.

Con riferimento proprio al risarcimento del danno, la Legge dispone che, nei casi di trasformazione del contratto a tempo determinato in contratto a tempo indeterminato, **il giudice condanna il datore di lavoro al risarcimento del danno a favore del lavoratore**, stabilendo un'indennità onnicomprensiva. La suddetta indennità ristora per intero il pregiudizio subito dal lavoratore, comprese le conseguenze retributive e contributive relative al periodo compreso tra la scadenza del termine e la pronuncia con la quale il giudice ha ordinato la ricostituzione del rapporto di lavoro.



Dott. UBALDO SANTI

## L'OPINIONE

È laureato in Giurisprudenza ed è titolare dello Studio Ubaldo Santi & Partners che si occupa di Relazioni Strategiche e Istituzionali nelle aree industria, finanza e logistico-portuale. È stato candidato all'Autorità Portuale di Trieste.

## IL RUOLO DELLA DIRETTRICE GENOVA-PIEMONTE

Uno Stato non esiste senza una economia che lo sostenga, ed **una economia dello Stato non esisterebbe senza l'autotrasporto merci**. Industria, commercio, artigianato, turismo, agricoltura richiedono forniture continuative, con regolare tempestività quotidiana. Ma senza un programma organico che consenta di realizzarle nell'ambito internazionale, nazionale, locale, fino ai singoli Comuni, in piena

rispondenza con le esigenze degli imprenditori e dei consumatori, il trasporto merci non può soddisfare le attese dei cittadini, qualunque sia il ruolo che gli stessi svolgono nel territorio.

Il lavoro che ogni giorno impegna i trasportatori sulle strade non consente la loro usuale partecipazione a quei convegni, a quei dibattiti nel corso dei quali vengono assunte le decisioni che determineranno il domani della categoria; ma

gli stessi sono consapevoli dei problemi che da anni restano irrisolti e di come sarebbero invece risolvibili in rispondenza alle reali esigenze del mercato.

L'enorme potere contrattuale incidente sulla società, che la categoria può esercitare anche a livello legislativo, può consentire alla stessa di essere arbitro del proprio futuro, ma **occorre che i progetti che possano effettivamente innovare e migliorare il trasporto merci vengano divulgati** - in specie - dalla stampa specializzata del settore e sostenuti supportando gli interessi di terzi che impediscono le soluzioni più razionali. La posizione dell'Italia nel Mediterraneo e nell'Europa

ha una sua naturale centralità geografica, che ha quale suo naturale centro di riferimento il porto di Genova, nella sua indispensabile direttrice verso il Piemonte ed il Nord Europa.

L'informativa giornalistica di Trasportnotizie consente la veicolazione nel territorio nazionale delle soluzioni che traducono tale direttrice in espressione di una avanzata logistica, che richiede ormai una rapida attuazione, con la quale potranno essere strategicamente incrementati i trasporti merci nel futuro.

La categoria deve essere consapevole del ruolo primario che alla stessa compete nei diretti confronti con le Istituzioni pubbliche e con le Organizzazioni sociali e private.

Le coordinate e finalizzate energie degli autotrasportatori genovesi e liguri consentiranno di realizzare le innovazioni strategiche delle quali devono essere protagonisti nella nostra società.

Quando a Genova le cose vanno bene si dice che "sono andate in porto". Noi vogliamo che i problemi dell'autotrasporto di Genova "vadano in porto".

### Funzionalità logistica della direttrice

Gli equilibri dinamici ed evolutivi del traffico del trasporto merci che dall'area portuale genovese si sviluppa nella direttrice verso il Piemonte, devono comporsi in una **struttura logistica di grandi dimensioni**, per la quale attuare e sviluppare sinergie strategiche a beneficio degli operatori. I due riferimenti territoriali con i quali, dopo attente analisi fattuali, tali risultati sono conseguibili, sono individuabili nel retroporto di Castellazzo Bormida, in prossimità dell'autostrada Voltri-Gravellona Toce, ove svolgere attività di servizio, stazionamento e distribuzione su gomma dei containers, e nell'interporto Rivalta Scrivia, situato all'uscita di Tortona, all'incrocio con la A 7 e la A 21, ove attuare l'attività di svuotamento dei containers, spaccettamento delle merci e loro trasferimento su gomma, manutenzione, picking e lavorazione.

È evidente come le due strutture in questione siano definite da un'attività caratteristica e reciprocamente complementare, facenti entrambe parte del ciclo logistico, anche e soprattutto per la zona in cui sono situate e per i mezzi a disposizione. Se si pensa alla localizzazione geografica delle due realtà (retroporto e interporto) si evince che **emergono vere e proprie sinergie operative**. L'interporto



di Rivalta è una struttura che può essere facilmente alimentata dal retroporto di Castellazzo. Si potrebbe prevedere che il container arrivi al porto di Genova-Voltri, o in altro porto della Liguria, e con linea dedicata e veloce giunga al retroporto di Castellazzo Bormida ed infine da lì trasferito su gomma e trasportato all'interporto di Rivalta Scrivia per tutte le operazioni tipiche dell'interporto. Oltre alla comodità di "alimentazione" fra le due strutture territoriali, le stesse si trovano ad una distanza tale da non costituire intralcio l'una con l'altra, mantenendo una intercorrelata e combinata indipendenza. Si pensi, altresì, ai **notevoli vantaggi portati dai cosiddetti distretti industriali**, quali zone geografiche nelle quali si concentrano diverse imprese, con le rispettive sinergie, che consentono di approfittare della visibilità del territorio. Il retroporto di Castellazzo potrà definirsi quale "distretto logistico" del Nord Italia, con tutti i vantaggi che ne conseguono in termini di sviluppo e business, sostenibilità sociale, ambientale ed economico, favorendo un elevato livello di formazione di nuove tecnologia e di più moderne strategie logistiche. Può svolgere un importante ruolo relativamente alle seguenti tematiche:

- logistica strategica integrata: coniuga le caratteristiche del territorio e la storiografia economica delle realtà logistiche preesistenti, valorizzando gli aspetti positivi del contesto attuale e creando i presupposti per eliminare i colli di bottiglia e i problemi di gestione che ad oggi gravano sull'intero processo;
- economia dei welfare: coerentemente con l'indirizzo delle realtà imprenditoriali, in un quadro internazionale e moderno, contribuirà al benessere della zona, con lo sviluppo dell'indotto e degli insediamenti. Gli studi

accurati sull'impatto sociale, ambientale, economico e contributivo consentiranno profitti imprenditoriali connessi ai benefici territoriali, già revisionati da importanti organizzazioni provinciali e regionali;

- ingegneria dei trasporti: la strategia illustrata è stata vagliata da un'analisi accurata dei processi e dei sottoprocessi che compongono il ciclo logistico, all'interno del quale il retroporto va ad inserirsi; quali: stima del flusso di containers attuale, analisi delle caratteristiche di trasporto, stoccaggio, lavorazione e costi, simulazione quantitativa di diversi scenari, corretta previsione di business;
- sistemi informativi e security: il retroporto di Castellazzo si avvarrà di un innovativo sistema informativo, caratterizzato da velocità di trasmissione dati, tracciabilità di ogni singolo lotto e totale schermabilità nei confronti di tentativi di intercettazione;
- strategia e organizzazione: possono essere positivamente introdotti positivi equilibri evolutivi del territorio, con notevoli incrementi di un lavoro di squadra e di orientamento verso l'attuazione di un più razionale utilizzo del trasporto merci su ruote, che ampli gli orizzonti operativi della categoria, sostenuti dalla determinazione della stessa, partecipe delle decisioni che impronteranno il suo futuro.

**I traffici mercantili italiani hanno avuto Genova quale centro di riferimento e di iniziative, e da Genova devono afferinarsi**, coinvolgendo solidalmente la categoria degli autotrasportatori, le moderne metodiche di diffusione dei traffici verso i territori della Comunità Europea e non solo.



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.

## I NUOVI INDICI SINTETICI DI AFFIDABILITÀ (ISA)

**A** decorrere dal 2017 entreranno in vigore gli **Indici sintetici di affidabilità** (ISA) che sostituiranno gli attuali studi di settore.

L'Agenzia delle Entrate, con un comunicato stampa del 7 marzo scorso, ha annunciato l'approvazione, entro dicembre 2017, dei primi settanta ISA riguardanti otto settori economici. A seguire nel 2018 saranno approvati ulteriori ottanta ISA. Gli ISA sono costituiti da **un insieme di indicatori elementari di affidabilità e di anomalia**, costruiti sulla base di una nuova metodologia statistico-economica, e definiscono il livello di affidabilità fiscale del contribuente su una scala che va da 1 a 10. Già nel mese di settembre 2016 il MEF aveva annunciato l'introduzione di un nuovo strumento basato sul grado di "affidabilità" del contribuente che dovrebbe permettere di "superare" gli studi di settore. Verrà così abbandonato l'utilizzo di questi ultimi come strumento di accertamento presuntivo.

L'indicatore di compliance è quindi il punto centrale cui è affidato il compito di determinare il grado di affidabilità del contribuente. In base al risultato ottenuto al contribuente sono riconosciuti alcu-

ni benefici in tema di accertamento.

L'accesso al regime premiale implica il riconoscimento di benefici quali: la preclusione dagli accertamenti basati sulle presunzioni semplici; la riduzione di un anno del termine di decadenza dell'attività di accertamento; la possibilità di essere soggetti ad accertamento sintetico (c.d. redditometro) soltanto se il reddito complessivo accertabile eccede di almeno un terzo quello dichiarato.

**Il nuovo indicatore sarà elaborato sulla base di una metodologia statistico-economica** che prende in considerazione: gli indicatori di normalità economica, che finora venivano utilizzati per la stima dei ricavi; il valore aggiunto e il reddito d'impresa; un modello di regressione basato su dati relativi ad un più ampio arco temporale (8 anni anziché 1) con più informazioni e stime più efficienti; un modello di stima che dovrà cogliere l'andamento ciclico attuale senza la necessità di predisporre successivamente appositi correttivi congiunturali; una nuova metodologia di individuazione dei modelli organizzativi.

Una serie di specifici elementi contraddistingue il nuovo strumento.

Indice sintetico di affidabilità/compliance, che rappresenta il posizionamento, in una scala da 1 a 10, del contribuente sulla base di una serie di indicatori significativi;

Indicatori di normalità economica, strumento utilizzato per la stima dei ricavi che diventano ora indicatori per il calcolo del livello di affidabilità/compliance;

Stima di più basi imponibili, ovvero viene stimato il valore aggiunto e su questa base i ricavi e il reddito;

Dati panel con la stima del modello di regressione su 8 anni anziché 1 e contenenti più informazioni, nell'ottica di ottenere stime più efficienti e più precise.

Modelli organizzativi (i c.d. cluster). Viene introdotta una nuova metodologia di individuazione dei modelli organizzativi con la riduzione del numero, una maggiore stabilità nel tempo e l'assegnazione più precisa del contribuente al cluster.

Nuovo modello di stima. **Il valore aggiunto per addetto viene determinato con utilizzo di una funzione di produzione in forma logaritmica**: maggiore interpretabilità economica dei coefficienti stimati e migliore aderenza dei risultati alla realtà economica. Il nuovo modello di stima inoltre coglie l'andamento ciclico e quindi non sarà più necessario predisporre successivamente correttivi congiunturali.

Infine saranno introdotte semplificazioni del modello di raccolta dati con la riduzione delle informazioni richieste.

Infine l'Amministrazione Finanziaria fa sapere che "al singolo contribuente saranno comunicati, attraverso l'Agenzia delle Entrate, il risultato dell'indicatore sintetico e le sue diverse componenti, comprese quelle che appaiono incoerenti. In questo modo il contribuente sarà stimolato ad incrementare l'adempimento spontaneo e incentivato a interloquire con l'Agenzia delle Entrate per migliorare la sua posizione sul piano dell'affidabilità". Non resta quindi che attendere gli sviluppi di questa nuova "semplificazione".



# Focus: qui Piemonte



## Fossano, crollo inaspettato Da accertare cause e responsabilità

**N**ella giornata di martedì 18 aprile, in Piemonte si è assistito al **crollo della rampa dell'asta di svincolo per Marene**, al km 61,300 in località Fossano, in provincia di Cuneo.

La realizzazione dell'infrastruttura risale agli anni Novanta.

La Commissione Anas è accorsa immediatamente sul posto. In una nota presente sul sito Anas, viene speci-

ficato come l'opera non rientrasse nei piani di manutenzione straordinaria, dal momento che non c'erano evidenze di problematiche strutturali.

Naturalmente, come tutte le opere Anas, era regolarmente sottoposta a ispezione.

In occasione dei monitoraggi effettuati dal sorvegliante e del capo nucleo non è risultata visibile alcuna criticità. Nonostante questo, nessuna ipotesi viene esclusa a

priori, compreso i possibili vizi costruttivi dell'opera.

Sulla vicenda **è subito intervenuto anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti** Graziano Del Rio.

"Ho appena incontrato il Presidente dell'Anas Gianni Vittorio Armani - le parole del Ministro - a cui ho chiesto di riferirmi sulle caratteristiche del cavalcavia e sulle valutazioni in corso da parte della commissione istituita dall'Anas. Noi faremo i

nostri accertamenti con la commissione del MIT i cui esiti saranno inviati come nelle precedenti situazioni alla Procura."

"È gravissimo e inaccettabile - ha continuato - che un ponte di recente costruzione avesse tali problemi di staticità da collassare in questo modo. Ritengo che vadano accertate con estrema urgenza le responsabilità nella realizzazione dell'opera e nell'esecuzione dei lavori".

Sul portale del MIT viene altresì dichiarato che il Ministero sta predisponendo l'istituzione di una commissione ispettiva di esperti del dicastero al fine di analizzare e valutare ciò che è accaduto sulla Tangenziale di Fossano, con il cedimento della struttura della rampa di accesso alla tangenziale stessa.

Il Decreto di nomina verrà firmato dal Ministro Graziano Delrio.



## 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

## Savona, approvata la variante Migliorerà la zona vecchia della Darsena

**A**d inizio marzo la Giunta regionale, a partire dalla proposta dell'assessore all'Edilizia Marco Scajola, **ha approvato la variante al Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi** dell'Area Centrale Ligure riferita all'area della vecchia Darsena nel Comune di Savona per proseguire nell'opera di riqualificazione della zona. Tale variante prevede:

- un rafforzamento della destinazione residen-

ziale nell'ambito urbanistico della Vecchia Darsena:

- la sistemazione degli spazi urbani di contorno con la realizzazione di un parco urbano;
- il ripristino dell'antico fossato della Fortezza Priamar;
- il riassetto del verde nel parcheggio del pubblico adiacente alla rotonda di corso Mazzini e di via Impastato;
- la realizzazione di un Ostello della Gioventù

nel Baluardo di San Bernardo e la realizzazione di nuovi alloggi di edilizia residenziale pubblica.

“Si tratta di opere molto importanti per Savona a cui la Giunta regionale ha voluto dare una risposta positiva per il significativo intervento di riqualificazione che verrà portato avanti” ha affermato l'assessore Scajola. “In questo modo - ha continuato - l'amministrazione comunale potrà completare un intervento strategico nell'area

della vecchia Darsena, per migliorare la qualità della vita dei cittadini e per lo sviluppo del turismo sul territorio”.



## 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](mailto:agenzia@sandiano.com) - Web: [sandiano.com](http://sandiano.com)**

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

## Focus: qui Lombardia



### Protocollo d'Intesa tra Maroni, Armani e Mottinelli Riguarda la gestione di oltre 1.500 km di strade

**R**ecentemente, presso Palazzo Lombardia, è stato **firmato un Protocollo d'Intesa** tra il Presidente della Regione Roberto Maroni e il Presidente di Anas Gianni Vittorio Armani e, per adesione, il Presidente dell'Unione delle province lombarde Pier Luigi Mottinelli.

Lo comunica Anas con una nota sul proprio sito. Il motivo?

**Avviare il trasferimento e la gestione di più di 1.500 km di strade ad una nuova Società partecipata da Anas e Regione.**

Queste saranno classificate in parte come Nuova Rete Regionale (740 km circa) e in parte come Nuova Rete Stradale (850 km).

Quali saranno i compiti della nuova Società?

Essa avrà le funzioni, relativamente alla rete stradale oggetto del Protocollo, di progettazione, costruzione, manutenzione, gestione e riscossione delle sanzioni.

Viene specificato che saranno anche valutati i presupposti e le modalità per il coinvolgimento delle Province lombarde nel processo di efficientamento della gestione delle reti stradali comprese nel Protocollo.

Questo provvedimento fa parte del generale processo di riordino della rete stradale di interesse nazionale e di semplificazione amministrativa che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato.

Esso prevede il rientro, nel patrimonio stradale nazionale, di una parte della rete a suo tempo trasferita a Regioni ed enti locali.

Il Presidente di Anas Gianni Vittorio Armani ha affermato che "il Protocollo firmato oggi fa parte del piano avviato dall'Azienda per il riordino di circa 6.250 km di ex Strade Statali sull'intero territorio nazionale da riclassificare come di interesse statale.

Questo consentirà di am-



pliare la gestione della rete stradale incrementando l'efficienza nella manutenzione delle infrastrutture e migliorando la già ottima collaborazione di Anas con la Regione Lombardia".

L'impegno di Anas e Regione Lombardia è di costituire, entro un mese dalla sottoscrizione del Protocollo, un gruppo di lavoro specifico, che abbia il ruolo di valutare i profili giuridici della nuova Società.

Inoltre i firmatari si impegnano a costituire anche un secondo gruppo di lavoro Anas-Regione Lombardia,

che abbia il compito di valutare, anche tramite il coinvolgimento delle Province lombarde e del Ministero delle Infrastrutture, i profili tecnico-economici relativi alla consistenza della rete oggetto del Protocollo, ai reciproci impegni di investimento, tenuto conto degli investimenti e finanziamenti effettuati da Regione sulla rete stradale ai livelli di servizio e ai contenuti dei relativi contratti di servizio/programma.

L'obiettivo resta quello di giungere all'operatività della nuova società entro il 2017.



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

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

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamateci:

[info@trasportonotizie.com](mailto:info@trasportonotizie.com) • tel: 0171 412816



VI edizione

# truck**Emotion**<sup>®</sup> van**Emotion**<sup>®</sup>

7 - 8 OTTOBRE 2017

AUTODROMO NAZIONALE MONZA



[www.truckemotion.it](http://www.truckemotion.it)