

il periodo transitorio di trasferimento delle funzioni da un ente all'altro. Senza contare che, nonostante i multipli-  
carsi di competenze a carico degli Uffici della Motorizzazione, il personale di tali uffici resterà invariato, con il rischio di rallentare lo svolgimento delle funzioni a servizio della categoria e di ridurne l'efficienza.

## Tempi di guida e di riposo Chiarimenti sulle deroghe all'uso del tachigrafo

La normativa comunitaria sul cronotachigrafo a bordo di autocarri ed autobus è stata in parte modificata dall'entrata in vigore, lo scorso 2 marzo, di alcune disposizioni del Regolamento UE n. 165/2014 (tutte le altre saranno invece applicabili dal 2 marzo 2016). Il Ministero dei trasporti e il Ministero dell'interno sono intervenuti con una circolare per chiarire alcuni aspetti della nuova normativa vigente, che modifica il Regolamento CE n. 561/2006, disciplinante periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che

effettuano trasporti di persone e merci su strada. In particolare, i Ministeri hanno fornito indicazioni riguardanti le deroghe applicabili all'installazione e all'uso del cronotachigrafo e dunque le esenzioni dall'obbligo di rispetto dei tempi di guida e di riposo. Innanzitutto, non è obbligatorio utilizzare il tachigrafo nel caso di veicoli o combinazioni di veicoli fino a 7,5 tonnellate, con cui il conducente trasporta i materiali, le attrezzature o i macchinari che gli sono utili nell'esercizio della sua professione, entro un raggio di 100 km

dal luogo in cui si trova l'impresa. Il tutto a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.

Si tratta di una deroga molto restrittiva, che non esclude soltanto il trasporto di cose in conto terzi - mai esente dall'obbligo di utilizzo del tachigrafo - ma altre fattispecie. Ad esempio, non rientrano nella deroga, dunque devono rispettare la normativa sul cronotachigrafo:

- il conducente di un veicolo appartenente ad un'impresa commerciale che, in un raggio di cento km, guida un autocarro fino a 7,5 tonnellate per trasportare merci vendute o destinate alla vendita;
- il conducente di un analogo veicolo appartenente ad un'impresa artigiana, se trasporta materiali, attrezzature o macchinari che servono a soddisfare le esigenze di altri dipendenti della stessa impresa e non del conducente.

La circolare interministeriale precisa, inoltre, che sono esonerati dall'utilizzo del tachigrafo i veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate impiegati dai fornitori dei servizi postali universali.



### Localizza i tuoi mezzi ovunque siano.

**Controllo e Risparmio Con Wi-Tek Group.**

- ✓ Localizza in tempo reale mezzi ed operatori
- ✓ Controlla la storia dei percorsi
- ✓ Monitora i consumi di carburante
- ✓ Inviare comunicazioni e avvisi agli operatori
- ✓ Visualizza ed esporta report riassuntivi
- ✓ Ricevi alert SMS/email personalizzati.

**a partire da 0,49€**

Richiedi una prova gratuita per 30 giorni senza impegno  
 800 990021 [www.wi-tek.it](http://www.wi-tek.it) [info@wi-tek.it](mailto:info@wi-tek.it)

**Wi-Tek**  
[www.wi-tek.it](http://www.wi-tek.it)

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

## Dumping sociale, piaga europea On. Benifei: "Servono azioni comuni a tutti gli Stati UE"

Pubblichiamo di seguito il contributo trasmesso dall'eurodeputato **Brando Benifei**, membro della Commissione per l'occupazione e gli affari sociali all'Europarlamento e del Gruppo Socialisti e Democratici. L'auspicio dell'On. Benifei è che i Governi dell'UE intraprendano

iniziative condivise e coordinate in sede comunitaria, allo scopo di contrastare efficacemente le ricadute negative del dumping sociale sull'autotrasporto merci, evitando azioni isolate che rischiano di creare ulteriori discriminazioni fra i trasportatori europei.

Il dumping sociale è un grave problema che si pone oggi a livello europeo e che riguarda potenzialmente tutta l'economia. Naturalmente esso assume proporzioni più rilevanti in ambiti come quello dei trasporti, caratterizzati da una dimensione strutturalmente internazionale. Il trasporto merci su gomma è stato progressivamente liberalizzato nel corso degli anni, in particolare riguardo al cabotaggio, le cui norme inerenti sono state ridefinite nel regolamento (CE) n.1072/2009 del 21 ottobre 2009. Tuttavia nel tempo si sono manifestati abusi legati in particolare al cabotag-

gio. Sfruttando le differenze fra livelli salariali, sistemi fiscali e normative sul lavoro si sono verificate varie forme di uso improprio, anche attraverso l'utilizzo del lavoro distaccato. Tale fenomeno nel 2014 ha portato la Commissione a emanare la direttiva applicativa 2014/67 "concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno (Regolamento IMI)". L'effetto combinato di queste prati-



carte carburante

carte prepagate

buoni car wash\*

\* disponibili solo nell'impianto di Boves

**sconti riservati a tutti i soci Assotrasporti**

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

**dalla parte dell'ecologia**

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

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

che scorrette è stato l'innescarsi di una competizione al ribasso fra Stati membri e imprese del settore, che ha portato spesso a scaricare i costi sui lavoratori. Il contrasto delle pratiche illecite risulta particolarmente complesso per la necessità del coordinamento fra ispettori e per difficoltà oggettive, causate ad esempio dalle differenze linguistiche nei documenti degli autisti provenienti da altri Stati membri.

**Per contrastare questa situazione molti Stati membri** - tra i quali ad esempio è stata particolarmente attiva la Francia - sono intervenuti per arginare il fenomeno.

Si sono - ad esempio - fissate tariffe minime salariali, ritenendo doveroso applicare tali norme anche alle imprese estere di autotrasporto quando esse compiono operazioni estere di autotrasporto, come le operazioni di transito, internazionali o di cabotaggio. Si è intervenuti sia per quanto riguarda il salario minimo sia requisiti amministrativi (quali l'autorizzazione preventiva).

**Queste regolamentazioni, se da un lato sono giustificate dal contrasto degli abusi, rischiano d'altra parte di limitare la libertà di circolazione nell'Unione.** Alla necessità di trovare un punto di equilibrio fra protezione sociale e mantenimento della libera circolazione è ispirata l'interrogazione orale alla Commissione presentata da Marita Ulvskog, a nome della Commissione per l'Occupazione e gli Affari Sociali di cui faccio parte.

L'interrogazione, il cui argomento tocca interessi diretti di molti Stati Membri e di un'importante fascia del mercato europeo dei trasporti su gomma, si articola in tre questioni.

Nella prima si chiede alla Commissione di precisare quali disposizioni "di diritto nazionale o unionale" ritenga "applicabili agli autotrasportatori e agli altri lavoratori che forniscono servizi attraverso o in un altro Stato membro" e in che misura "le normative nazionali" possano "regolamentare le operazioni estere di autotrasporto". Si chiede in sostanza un

giudizio sulla validità e sull'estensione di tali nuove normative.

Nella seconda questione si chiede alla Commissione di valutare le operazioni di trasporto svolte in un altro Stato membro dal punto di vista delle condizioni di lavoro, in particolare "per quanto riguarda la direttiva sul distacco dei lavoratori e il regolamento Roma I", che disciplina l'individuazione della legge applicabile, in caso di conflitti di legge in materia di obbligazioni contrattuali civili e commerciali.

Infine si chiede alla Commissione quali provvedimenti intenda adottare per proteggere i diritti dei lavoratori che operano nel settore del trasporto su strada.

Complessivamente l'interrogazione intende sollecitare la Commissione al chiarimento di alcuni punti controversi che si sono venuti a determinare in seguito al tentativo da parte degli Stati membri di dare una risposta al problema del dumping sociale, risposta che però rischia di spingersi troppo oltre.

Dal punto di vista politico il problema che si pone è chiaramente quello di trovare il modo di contemperare queste esigenze potenzialmente confliggenti. **Rafforzare la normativa a protezione dei lavoratori ed evitare fenomeni di dumping sociale che scarichino i costi della competizione sui lavoratori** è una priorità, specialmente per il gruppo S&D, ma questo deve avvenire evitando iniziative non coordinate da parte degli Stati membri che rischiano di reintrodurre una frammentazione del mercato unico.



## "Pumas", nuovo modello di consegna merci in centro città

### Intervista all'Assessore torinese Lubatti

Un progetto nato per promuovere un nuovo modello di logistica e distribuzione merci in città. Si chiama Pumas e si inserisce in un programma europeo di cooperazione transnazionale che sostiene lo sviluppo di

una mobilità sempre più sostenibile nell'area alpina. Per saperne di più, ci rivolgiamo a Claudio Lubatti, Assessore ai trasporti della città di Torino, in prima linea nella realizzazione del progetto Pumas.

**1. Ass. Lubatti, come nasce "Pumas", quali risorse mette in campo e quali soggetti coinvolge?**

Il progetto PUMAS è finanziato dal pro-

gramma Alpine Space, che, nel periodo di tempo tra il 2007 ed il 2013, sta investendo 130 milioni di euro in progetti; il programma promuove lo sviluppo so-

stenibile nelle regioni alpine attraverso specifici piani della mobilità finalizzati a migliorare la vita dei cittadini e favorire lo sviluppo economico in modo sosteni-



**progetto?** Competitività e attrattività dell'area di programma, accessibilità e connettività, rispetto dell'ambiente e prevenzione dei rischi.

Gli obiettivi generali dell'azione mirano ad un nuovo modello di logistica delle merci nella zona centrale di Torino, verso una maggiore sostenibilità del trasporto merci, per ridurre l'impatto ambientale della logistica urbana, con l'obiettivo finale di rendere la nostra città un luogo attraente in cui vivere e lavorare.

Gli obiettivi specifici dell'azione pilota mirano ad un piano organico di mobilità urbana sostenibile che sia in grado di:

- avere obiettivi misurabili per i servizi di distribuzione di buoni in termini di efficienza e risparmio energetico, riduzione dei gas serra e la congestione di area urbana;
- coinvolgere gli operatori logistici, incoraggiandoli ad aderire alla piattaforma attraverso criteri di accreditamento ma rispettando il principio della libera concorrenza;
- incoraggiare il rinnovo di mezzi di trasporto.

do di tracciare ed individuare, a distanza, la posizione del veicolo;

- simulare l'accREDITAMENTO delle piattaforme logistiche e dei veicoli eco-compatibili.

#### 4. A che punto siamo con la realizzazione concreta del progetto?

In sintesi:

- maggio - giugno 2014: identificazione ed allestimento del campione di veicoli commerciali da utilizzare nella sperimentazione del progetto pilota;
- giugno - settembre 2014: acquisizione dei dati (tempi, percorsi, percentuali di carico, ecc.) mediante utilizzo del campione veicoli individuato nei mesi precedenti;
- ottobre - novembre 2014: avvio fase di sperimentazione del sistema mediante utilizzo del campione veicoli individuato nei mesi precedenti e previo accreditamento;
- novembre 2014: analisi dei dati e verifica dell'efficacia del nuovo modello di logistica.

Ad oggi ci sono 20 veicoli autorizzati dalla città di Torino che circolano con queste agevolazioni e che ci consentiranno di studiare l'incremento della velocità commerciale che, al momento, si aggira intorno al 20% di velocità commerciale in più.



#### 3. Quali caratteristiche devono avere gli operatori del settore per poter aderire a Pumas? Quali sono i "comportamenti virtuosi" da incentivare?

Per aderire al progetto PUMAS gli operatori del settore devono:

- utilizzare veicoli a basso impatto ambientale (GPL, metano o elettrici) o alternativi conformi alle normative Euro 5, aventi portata a terra al massimo pari a 35 quintali o, a parità di sagoma, a 70 quintali per i veicoli elettrici;
- utilizzare dispositivi elettronici in gra-

#### 2. Quali principali vantaggi produrrà il

**NOLEGGIO A BREVE E A 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*

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