

astranotizie

l'informazione dell'autotrasporto

postatarget creative
NO/103/2011
Postaldiane

Direzione, agenzia pubblicitaria, redazione: via della Motorizzazione 11, 12100 Cuneo - Tel: 0171/413978 mail: info@astracuneo.it - Direttore responsabile: Andrea Caponnetto - Iscr. Trib. Cuneo n. 623 del 26/03/2010 - Stampa: Stampatello Srl

ANNO 6 | NUMERO 1

PERIODICO DI ASTRACUNEO - ASSOCIAZIONE TRASPORTATORI

FEBBRAIO 2015

IN QUESTO NUMERO

COMUNITÀ EUROPEA IN ORDINE SPARSO CONTRO IL DUMPING SOCIALE



IN GERMANIA, FRANCIA E BELGIO [4]

ASTRA EDIZIONI: LA PRIMA PUBBLICAZIONE SUI TEMPI DI GUIDA E DI RIPOSO



UN UTILE STRUMENTO DI LAVORO [6]

Back to Italy

È ancora possibile fare impresa di trasporto in Italia?

IL DIBATTITO DI ASTRA IN OCCASIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE [8,9]

IL COMPITO

LA GUERRA DEL DUMPING

Nel linguaggio giuridico-economico con il termine inglese di dumping si intende la pratica di vendere un bene o un servizio su un mercato estero ad un prezzo inferiore a quello di vendita, o addirittura di produzione, applicato nel mercato interno. È una pratica di concorrenza sleale a livello commerciale che si nutre di sovvenzioni statali o di un differenziale di costo del lavoro basato su minori livelli di protezione sociale e di condizioni di lavoro.

Di dumping o meglio di dumping sociale non si dovrebbe parlare all'interno dell'Unione europea, fondata sui principi della libera circolazione di beni, di servizi ma anche di persone e quindi di lavoratori. Il prolungato periodo di crisi economica tutt'ora in atto ha tuttavia fortemente scalfito questa visione dell'Unione, basata sulla convinzione che l'apertura dei mercati avrebbe consentito un rapido sviluppo delle economie neo comunitarie e quindi un riallineamento verso l'alto delle condizioni economiche e sociali. Uno degli esempi più lampanti di questo mancato scenario positivo è rappresentato dal settore dell'autotrasporto, comparto cosiddetto "labour intensive" cioè a forte intensità di lavoro manuale, che recepisce pesantemente il differenziale di costo del lavoro degli autisti nei diversi paesi della comunità.

Il costo aziendale dell'autista italiano o francese è doppio di quello romeno o bulgaro conseguentemente questa enorme differenza, impossibile da colmare anche puntando su qualità efficienza e organizzazione, sta ridisegnando la geografia delle imprese europee di autotrasporto. Le imprese più strutturate industrialmente per reggere l'urto del mercato delocalizzano in modo assolutamente legale le loro sedi aziendali, operando sulle tratte internazionali o nei singoli mercati interni tramite le regole del cabotaggio, facendo leva sul minor costo del lavoro ma anche sul più leggero apparato burocratico-amministrativo degli Stati est europei. Le aziende più piccole e meno organizzate per resistere tentano di sfruttare questo differenziale di costo, mettendo in pratica estero vestizioni fittizie o utilizzando il meccanismo del distacco di personale tramite agenzie di lavoro straniere. Pratica che nella sua versione più estrema porta addirittura alla "romenizzazione" di lavoratori italiani. In altre parole l'autista che non trova più lavoro viene assunto dall'agenzia interinale romena e dislocato presso un'azienda italiana che così risparmia sui contributi calcolati alla "romena". Chiunque capisce che una situazione del genere sta portando ad un decadimento del settore, alla perdita di posti di lavoro e di gettito fiscal-previdenziale.

La guerra del dumping è dunque scoppiata in Europa e i paesi "sotto attacco", con un costo del lavoro più alto, stanno reagendo in ordine sparso sull'onda di pulsioni protezionistiche. Ad oggi la risposta formalmente più convincente l'hanno fornita i tedeschi, chiedendo di applicare a tutti i lavoratori che operano in Germania (autisti compresi) un salario minimo orario non inferiore agli 8,5 euro.

Una scelta quest'ultima che, al di là dell'effetto-annuncio e della fattibile applicazione in un singolo paese, potrebbe dare il via ad un dibattito a livello comunitario. Discutere quindi su un'eventuale moratoria per consentire ai singoli stati europei, che lo ritengono necessario, di intervenire con politiche mirate alla diminuzione del costo del lavoro che non cadano sotto la scure della Commissione. Oppure ragionare sul concetto di un salario minimo europeo per quelle professioni che vedono l'effettivo spostamento del lavoratore in un altro paese. Temi complessi che necessitano di una classe politica, imprenditoriale e sindacale avveduta e lungimirante. L'Italia paese di trasformazione e di transito può permettersi di perdere un settore strategico come quello del trasporto e della logistica? Purtroppo le sensazioni a questo proposito sono tutt'altro che positive, associazioni datoriali e sindacato sembrano rinchiusi nell'orticello burocratico nazionale fatto di decreti ministeriali e di circolari di "interpretazione dei decreti", in parallelo gli apparati di controllo si dimostrano poco capaci di leggere la complessità delle situazioni.

Anche la politica sembra colpevolmente assente. In questi giorni abbiamo visto ministri e governatori di regione mungere goffamente vacche da latte, sotto la spinta delle associazioni di categoria, ad uso e consumo dei media. Gestiti tutti da valutare per quanto riguarda l'efficacia ma che dimostrano in ogni caso segnali di attenzione al mondo agricolo. A quando ministri e sottosegretari su un camion o negli uffici del traffico di un'azienda di autotrasporto? Forse per questi ultimi è più interessante occuparsi delle sorti dei concessionari autostradali? Speriamo vivamente che queste polemiche considerazioni verranno, in un futuro non troppo lontano, sonoramente smentite e si cominci tutti insieme a disegnare un futuro per il nostro settore.

G. R.

Nuove regole per

L'ennesima infornata di provvedimenti legislativi in cui le note positive derivano dall'

La regolamentazione dell'autotrasporto è in costante evoluzione. Col Decreto "Sblocca Italia" e, poi, con la Legge di Stabilità 2015 (L. 190/2014), sono stati riformati alcuni dei principali aspetti del settore ma, come vedremo in seguito, l'efficacia dei cambiamenti è debole.

Come spesso accade, il nostro Legislatore non ha consolidato le innovazioni in un unico provvedimento, ma le ha sparpagiate tra le pieghe di due grandi Leggi "minestrone", poco digeribili per gli autotrasportatori.

Per individuare le misure interessanti il mondo trasportistico è necessaria una vera e propria caccia al tesoro, fra articoli, commi (a volte qualche centinaio all'interno di un solo articolo!), decreti e codicilli.

Considerato il crescere delle complicazioni economiche, sarebbe il momento giusto per operare una semplificazione normativa.

In attesa, proviamo a mettere ordine fra gli ultimi interventi.

DECRETO "SBLOCCA ITALIA"

Le nuove regole spaziano dall'obbligo di tracciabilità dei flussi finanziari (implicante il divieto di utilizzo del contante per il pagamento dei viaggi) all'ampliamento delle competenze dell'Albo (che oggi decide sui ricorsi proposti dagli interessati avverso i provvedimenti adottati dagli uffici della motorizzazione civile in materia di iscrizione, sospensione, cancellazione e radiazione dall'albo degli autotrasportatori, nonché di applicazione delle sanzioni disciplinari). La novità più importante è però rappresentata dall'intervento di contrasto al cabotaggio illegale attraverso l'inversione dell'onere della prova.

Sino ad oggi le forze dell'ordine avevano grosse difficoltà a sanzionare le aziende dell'Est che operano sregolatamente nel nostro Paese, perché era quasi impossibile dimostrare esattamente la commissione dell'infrazione. Ora, col capovolgimento dei carichi probatori, è il trasportatore straniero a dover provare lo svolgimento lecito del cabotaggio e non il contrario.

C'è di più: la prova della regolarità va fornita all'atto del controllo, senza possibilità di sanatorie successive. In altre parole, si è introdotta una presunzione di illiceità del cabotaggio, qualora i dati tachigrafici non collimino con la documentazione presente a bordo del veicolo.

Il tempo delle scuse è finito. I controllori hanno tutti gli strumenti per sanzionare le imprese straniere che inquinano il mercato.

LEGGE DI STABILITÀ 2015

Con lo "Sblocca Italia" il Legislatore ha apportato queste piccole innovazioni, ma con la Legge di Stabilità c'è stata una serie di cambiamenti, che ha interessato tutti gli aspetti più significativi dell'attività trasportistica.

Innanzitutto è stato scongiurato il taglio del credito di imposta sulle accise, che sarà operativo soltanto per i mezzi più vetusti (Euro 0 e precedenti). Inoltre, è stato disposto lo stanziamento di 250 milioni di Euro all'anno, a partire dal 2015, per interventi a favore del settore.

Il contributo, di entità notevolmente ridotta rispetto all'anno scorso, non è che un piccolo correttivo per mitigare il gap esistente tra i costi a carico delle imprese italiane e quelli dei competitor europei.

SCHEDE DI TRASPORTO

Ma le novità più considerevoli sono senz'altro quelle di carattere giuridico. L'abolizione della scheda di trasporto è quella di più immediata percezione. La semplificazione, è bene ricordarlo, non ha toccato gli altri documenti accompagnatori. Rimane quindi vigente il dovere di redazione e conservazione a bordo del veicolo del DDT e della documentazione prevista per i trasporti speciali (rifiuti, materiali pericolosi, ecc.). Anche le istruzioni del committente (o del vettore in caso di sub-vezione) devono continuare a essere sul camion, per scongiurare la corresponsabilità prevista dall'art. 7 D.lgs. 286/2005. Mancando la scheda, le indicazioni potranno venir riportate sugli altri documenti (contratto, DDT, ecc.).



ABROGAZIONE DEI COSTI MINIMI

Se l'abolizione della scheda di trasporto rappresenta un antipastino leggero, è quando si affronta la portata principale che iniziano i problemi di digestione. Il riferimento è ovviamente all'abrogazione dei costi minimi.

Dopo la sentenza della Corte di Giustizia Europea, che nel settembre scorso ha sancito l'incompatibilità col diritto comunitario delle tariffe italiane, era inevitabile un intervento correttivo.

Le censure mosse dalla CGE sono state formalmente recepite con l'abrogazione dei minimi, ma in realtà la portata dell'innovazione non è così deflagrante come parrebbe a prima vista. Con una soluzione che odora molto di compromesso politico, è stata prevista la pubblicazione – da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – dei "valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto". I valori indicativi, in quanto parametri e non tariffe, potranno venire derogati dall'accordo concluso tra il vettore e il committente.

Ma in mancanza di un accordo scritto?

La norma è complessa e lascia spazio a diversi scenari interpretativi. Qualora sorgessero controversie tra il vettore e il committente sul prezzo, il giudice interessato della questione potrebbe prendere come riferimento i valori indicativi ministeriali. L'eventualità non va trascurata. Se così fosse, si rischierebbe infatti una proliferazione del contenzioso che accrescerebbe notevolmente il peso dei parametri, in barba alla necessità di liberalizzazione del mercato predicata dalla Corte di Giustizia.

Speriamo che sia soltanto un'ipotesi di scuola, perché altrimenti la riforma sarebbe un grande passo avanti... verso il passato.

non cambiare...

eliminazione delle storture precedenti. Proviamo a fare un po' di chiarezza



CONTRATTO DI TRASPORTO E NUOVI ADEMPIMENTI COLLEGATI

Il pasticcio sui costi minimi rischia di lasciare a molti l'amaro in bocca. Meglio passare al contorno, costituito dai nuovi adempimenti correlati al contratto di trasporto. Al momento della stipulazione, il committente (o, in caso di sub-vezione, il vettore) dovrà chiedere al proprio vettore (sub-vettore, in caso di sub-vezione) il DURC, con data non anteriore a 3 mesi. In difetto, è prevista una grave forma di corresponsabilità per chi commisiona il viaggio, restando costui obbligato (entro il limite di un anno dalla cessazione del trasporto) a corrispondere i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi non versati dal vettore ai propri dipendenti. La nuova disposizione prevede che la responsabilità sia limitata alle sole "prestazioni ricevute durante il contratto", senza chiarire se con tale dicitura ci si riferisca al prezzo del trasporto o al solo costo orario dei lavoratori. A prima vista, verrebbe da propendere per la prima soluzione, individuandosi la soglia della responsabilità solidale nel corrispettivo fatturato per il viaggio (il prezzo del trasporto comprende anche le altre prestazioni erogate in favore del committente, diverse dalla mera forza lavoro). Se oltre al DURC mancasse anche il contratto scritto le conseguenze sarebbero ancora più gravi. In questo caso, alla corresponsabilità summenzionata si aggiungerebbe la solidarietà per l'adempimento degli obblighi fiscali e per le violazioni del codice della strada (qui, senza limiti "economici"). Insomma, senza il DURC, non si parte. L'obbligo di richiesta del documento unico di regolarità contributiva verrà meno una volta che sarà operativa la banca dati telematica dell'Albo, prevista per il prossimo giugno. Considerate le attuali difficoltà operative, è illusorio confidare nel rispetto delle

scadenze. A parte questo, resta da capire se le nuove regole siano applicabili anche alle imprese straniere, operanti in Italia in regime di cabotaggio. La Legge nulla dice in proposito. Le imprese estere non figureranno nella banca dati (perché non iscritte all'Albo) e la circostanza farebbe propendere per la loro estromissione. Al contempo, però, non rinvenendosi alcuna esclusione espressa nel testo di legge (che anzi fa genericamente riferimento a tutti i contratti di trasporto), è lecito porsi qualche dubbio in ordine alla sottrazione *tout court* dei trasportatori europei ai nuovi obblighi.



Il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi

RIFORMA DELLA SUB-VEZIONE

L'obbligo di presentazione del DURC, vale per tutti i contratti conclusi dai soggetti della filiera trasportistica. Dunque, anche per l'ipotesi di sub-vezione. Quest'ultimo istituto è stato oggetto una riforma ad hoc. Le novità sono essenzialmente due:

- l'utilizzo obbligatorio della forma scritta per il contratto di sub-vezione, pena la risolvibilità del rapporto per inadempimento (salvo il pagamento dell'attività prestata sino ad allora dal vettore);
- il divieto, per il sub-vettore, di affidarsi ad un secondo sub-vettore.

Il contratto concluso in violazione di questo divieto è nullo, ma la Legge mitiga le conseguenze della nullità riconoscendo comunque a colui che abbia effettuato il viaggio il diritto a percepire il compenso previsto per il primo sub-vettore (su cui ricadono quindi le conseguenze dell'inosservanza del divieto). Ciò vale per tutti i viaggi successivi all'entrata in vigore della Legge di Stabilità 2015, senza limiti di tempo per l'esercizio del diritto del sub-sub-vettore (l'azione di nullità è infatti imprescrittibile). È evidente che così si presta il fianco a una possibile esplosione del contenzioso tra i trasportatori, che potrebbero a distanza di anni "farsi la guerra" per ridiscutere il corrispettivo dei "vecchi" viaggi.



Il Presidente FAI Paolo Uggé

NEGOZIAZIONE ASSISTITA

Sempre con la Legge in commento sono stati adottati alcuni correttivi minori, che non vanno comunque trascurati. Uno di questi è l'obbligo di sperimentazione della negoziazione assistita (tentativo di conciliazione con l'assistenza necessaria degli avvocati) per le controversie aventi ad oggetto un contratto di trasporto. La norma non si applica all'azione diretta prevista dall'art. 7 ter d.lgs. n. 286/2005, né ai ricorsi per decreto ingiuntivo.

CAPACITÀ FINANZIARIA

L'altra innovazione riguarda la limitazione della possibilità di dimostrare il possesso della capacità finanziaria con polizza di RC professionale per i primi due anni di iscrizione all'Albo. A partire dal terzo anno (o dalla scadenza della polizza, se stipulata prima della riforma da aziende già iscritte), dovrà obbligatoriamente utilizzarsi la fideiussione bancaria o assicurativa, oppure un'attestazione del revisore dei conti. Queste in sintesi le principali novità. Non resta ora che attendere l'impatto sulla vita quotidiana degli autotrasportatori. Con la speranza sempre viva di un'armonizzazione delle regole e, perché no, di una "sburocrazizzazione" del sistema. D'altronde sognare è lecito.

Jacopo Formento

Confusione europea

Salario minimo in Germania



Come ormai tutti sanno, dal 1° gennaio 2015 la Germania ha fissato il salario minimo per gli autisti in 8,50 Euro (lordi)/orari. La grande novità è che la legge sia applicabile non soltanto ai lavoratori tedeschi, ma anche agli stranieri che svolgano attività lavorativa in Germania. La retribuzione degli autisti italiani, determinata dal CCNL di settore, supera ampiamente i valori tedeschi. Quindi, se il legislatore tedesco si fosse limitato a stabilire uno stipendio minimo,

nulla quaestio. Purtroppo, però, è stato introdotto un abnorme obbligo comunicativo, con cui si impone a tutte le imprese di trasporto, prima dell'ingresso sul territorio tedesco di ogni loro conducente, di compilare ed inviare una dichiarazione, in lingua tedesca, con le seguenti indicazioni: generalità dell'autista; inizio esatto dell'ingresso nel territorio tedesco e uscita stimata; corresponsione di un salario superiore al minimo e indicazione del luogo di conservazione dei documenti attestanti il pagamento dello stipendio.

La dichiarazione va inviata esclusivamente via fax, ad un unico numero, quello dell'ufficio doganale di Colonia. Alla faccia della modernizzazione.

Non inviare la dichiarazione, o inviarla incompleta/errata costa caro: 30.000 euro di ammenda. Per le violazioni più gravi, le sanzioni arrivano sino alla spropositata cifra di 500.000 euro.

Se l'idea - buona - era quella di scoraggiare il dumping sociale, la realizzazione pratica è discutibile.

L'IRU (International Road Transport Union) ha già interessato gli organi comunitari, sostenendo la possibile incompatibilità della normativa tedesca col diritto europeo. La predisposizione di un apparato sanzionatorio così grave a fronte di un'assenza assoluta di collaborazione in favore delle imprese straniere, è inammissibile. Le proteste più vibranti, ovviamente, sono arrivate dalla Polonia e dai Paesi limitrofi. Il ministro del lavoro tedesco, Andrea Nahles, accortosi che la situazione le stava sfuggendo di mano, ha recentemente annunciato la temporanea sospensione degli obblighi comunicativi per gli autisti in mero transito nel Paese.

Intanto, è doveroso chiedersi come verranno effettuati i controlli finalizzati all'accertamento della corresponsione di un salario superiore al minimo.

Ad oggi, né l'agenzia delle dogane, né l'IRU, sanno rispondere. Di certo si sa che non è necessario che l'autista porti sul camion il fax (o il report di trasmissione) relativo alla propria comunicazione di inizio attività lavorativa.

Per scrupolo, sarebbe sempre bene avere in cabina una copia dell'ultima busta paga e la lettera di vettura internazionale. Per i padroncini non si pongono problemi, perché la norma si rivolge soltanto ai lavoratori dipendenti.

In attesa che la Commissione Europea si pronuncerà sulla questione, non resta che conformarsi alle nuove regole. Di certo, se si fosse voluto arginare il dumping sociale si sarebbero potuti effettuare interventi più precisi, per esempio istituendo controlli mirati per colpire chi distorce davvero la concorrenza europea sfruttando i propri lavoratori.

Invece si è preferito un approccio più *tranchant*, trattandosi di imprenditori italiani che commettono un errore nella compilazione del modulo, alla stregua di quelli dell'Est, che pagano meno di tre euro lordi l'ora i propri autisti.

Dove serviva un intervento chirurgico, è arrivata una mannaia.

QUI ROMA

In Italia, dopo i mal di pancia iniziali, si aspetta alla finestra il giudizio dell'Europa per poi magari copiare il provvedimento tedesco e introdurre un salario minimo anche nel nostro Paese. Francamente si potrebbe fare di più.

Per quanto riguarda il dibattito emerso oltre il confine, l'Italia latina, presa da convulsioni associative retrograde come quella relativa ai costi minimi. I provvedimenti francesi, tedeschi, ma anche belgi, hanno aperto una falla irreversibile nel sistema giuridico europeo. Sarebbe auspicabile che il nostro Paese cercasse di emergere con soluzioni nuove e concrete, che tengano conto del mutamento del contesto internazionale. Il principio di libera circolazione dei lavoratori è stato concepito quando la Comunità Europea era un insieme di nazioni uniforme. Oggi non è più così. Con il progressivo allargamento ad oriente dei confini dell'Unione, il contesto socio-economico è mutato e, quindi, anche le regole dovranno adattarsi di conseguenza.

Riposo settimanale in Francia



A distanza di sei mesi dall'entrata in vigore della Legge francese che proibisce l'effettuazione del riposo settimanale ordinario in cabina, è possibile fare un primo bilancio sull'efficacia del provvedimento.

Con una legge del luglio scorso sono state introdotte sanzioni severissime per gli imprenditori che non consentono ai loro autisti di godere del riposo settimanale al di fuori del camion. La regola fa parte di un pacchetto più ampio di misure contro il dumping sociale (c.d. "Loi Savary", dal nome del deputato socialista promotore della legge). L'intervento in favore dell'autotrasporto è un elemento di contorno che si inserisce in un quadro più generale, concernente il distacco abusivo dei lavoratori. Gli imprenditori transalpini chiedevano ai loro governanti una risposta ferma alla concorrenza sleale dell'aziende dell'est.

Sulla carta, sono stati soddisfatti. Con la legge Savary, pensata per il settore edile e poi dilatata nei contenuti con interventi a favore della generalità delle imprese, si è prevista una responsabilità solidale a carico dell'imprenditore che utilizzi lavoratori distaccati irregolarmente in Francia e si è istituita una sorta di black list delle imprese scorrette.

Anche per quanto riguarda la nuova disciplina del riposo settimanale, sono state adottate sanzioni esemplari.

L'inosservanza del divieto è punita con un anno di reclusione e 30.000 euro di ammenda. Le sanzioni, di stampo evidentemente penale, sono potenzialmente pesantissime.

In realtà, non ci risulta che siano mai state applicate e, anzi, in Francia si attende ancora l'emanazione dei decreti che diano piena attuazione alla riforma.

Nonostante la sostanziale disapplicazione delle regole, sono state sollevate dall'IRU (organizzazione internazionale dei trasportatori stradali) alcune perplessità circa la compatibilità col diritto comunitario della riforma transalpina.

Attendiamo quindi di vedere se l'intervento resterà sulla carta, oppure se verrà attuato praticamente (e se sì, con quali modalità).

La sensazione è che i tempi della *rigueur* francese siano finiti. Anche a Parigi la politica ha smesso di fornire soluzioni concrete, rispondendo alle esigenze delle imprese con grida manzoniane, che contribuiscono soltanto ad accrescere la sfiducia diffusa di chi, invece, lavora per davvero. Se fosse applicata, la reazione francese al dumping peserebbe paradossalmente di più su chi è in regola, rispetto a chi non lo è, zavorrando le aziende serie con inutili lungaggini burocratiche e cavillose questioni legali.

Emblematico è il caso del **Belgio**. Il divieto di riposo in cabina è stato punito con pene più lievi (1.800 Euro di ammenda), ma efficaci, perché applicate concretamente dalle forze dell'ordine.

Peccato però che qualora l'autista non sia in grado di esibire una fattura alberghiera, scatti in automatico l'infrazione, con la sostanziale equiparazione del conducente italiano rientrato in treno a casa per godere del riposo in famiglia, al romeno che trascorre settimane accampato sul camion.

Qualcosa in Europa deve cambiare, altrimenti l'autotrasporto "occidentale" soccomberà, travolto del vento dell'Est.

QUI PARIGI

Lo scorso 9 ottobre il Governo francese, con un clamoroso dietro-front del Ministro dell'Ecologia Ségolène Royal, ha annunciato la sospensione *sine die* dell'ECOTAXE.

La perdita del balzello è costata molto cara allo Stato francese (839 milioni di euro, da riconoscersi a Ecomouv per le spese sostenute e la perdita di guadagno). Sono quindi allo studio misure di ripianamento della perdita. Tanto per cambiare il prezzo della figuraccia sarà pagato dalle imprese.

L'OTRE, associazione che rappresenta più di 3000 PMI del settore, ha proposto di fare pagare una vignetta di circa 400 euro, acquistabile, oltreché con abbonamento annuale, anche a giornata (al costo di 8 euro/giorno) e a settimana (20 euro). La ricerca delle soluzioni possibili continua e, alla fine del mese scorso, la Royal ha avuto modo di ribadire che ciò che è stato sospeso il 9 ottobre scorso non è l'ecotaxe ma le modalità di applicazione della stessa. Ci dovremo attendere un ECOTAXE bis?

APP DKV: ricerca delle stazioni DKV con navigatore integrato per un confronto intelligente dei prezzi del carburante e delle distanze.

Basta un rapido sguardo per vedere dove il carburante costa meno sul tragitto di viaggio o quanto distano i prossimi punti di accettazione DKV. In caso di smarrimento della DKV Card e in caso d'emergenza è possibile selezionare dalla App, in tutta Europa, la linea di assistenza DKV idonea in base alla località e molto altro ancora.

La nuova ricerca delle stazioni DKV in Internet: www.dkv-euroservice.com/apps (da smartphone) www.dkv-euroservice.com/stationsfinder (da notebook)

Disponibile su:



SCARICA GRATIS LA APP



You drive, we care.



BEST BRAND 2014

* La scelta dei lettori come "Miglior Brand / categoria carte carburanti" per le riviste "trans aktuell", "lastauto omnibus" e "Fernfahrer", dal 2005 al 2014.

TESSERE DKV PER GLI ASSOCIATI ASTRA Come risparmiare in tutta Europa sul costo del carburante

Dkv ha siglato con Astra Cuneo un accordo-quadro per la fornitura di tessere-carburante a beneficio di tutti gli associati. Si tratta di un servizio imprescindibile per chi affronta, in Italia e all'estero, il mondo del trasporto su gomma. Che favorisce un risparmio significativo sul costo del gasolio.

Si tratta di una carta di post-payment, non è quindi una prepagata, non viene anticipata alcuna liquidità. Permette l'emissione di fattura con precisi termini di pagamento e senza addebito Iva. È sicura, con codice Pin e permette accesso a tutta una serie di servizi con valore aggiunto per chi conduce i mezzi di trasporto, tutti di pratica utilità. Abbiamo intervistato in merito Marco Berardelli, country manager della Dkw.

Berardelli, come riuscite a essere competitivi sui prezzi?

«Siamo multibrand. Con le tessere carburante Dkv l'associato Astra accede ad un vero network di stazioni di servizio, che comprende anche diverse pompe bianche, marchi indipendenti spesso più concorrenziali. Tutto questo in virtù di una convenzione con tutte le compagnie petrolifere italiane e le principali in Europa. Da Esso a Eni, da Erg a Tamoil, l'opportunità per l'autotrasportatore di scegliere il prezzo più basso lungo il suo percorso».

Dove sono dislocati gli impianti di distribuzione Dkv?

«Pressochè ovunque, abbiamo una rete molto capillare: più di 5.500 in Italia, oltre 40 mila in tutta Europa. Moltissime in Francia, dove so che molti associati Astra hanno le loro direttrici prevalenti».

Il risparmio da cosa si origina?

«Proprio dalla possibilità di scelta nel costo del carburante. Per un mezzo pesante che ha una capacità di centinaia di litri di gasolio poter scegliere tra stazioni che hanno fino a 20 cent/litro di differenza vuol dire ottimizzare i costi arrivando a risparmiare su ogni camion una media di 1.600 euro all'anno. Con 100 camion sono 160 mila euro».

Ma la tessera-carburante offre anche una serie di altri servizi da non sottovalutare...

«Sì, anzitutto la fatturazione senza addebito Iva. Viene emessa direttamente dalla casa madre tedesca su tutto territorio italiano con la modalità del "reverse charge", priva cioè dell'addebito Iva. Un vantaggio importante in termine

di liquidità per l'autotrasportatore, che avrà sul mezzo un risparmio del 22% del costo della carburante: l'Iva che non viene anticipata entra poi nel consueto meccanismo fiscale di addebito. La carta offre anche la possibilità di pagamento immediato delle sanzioni al codice della strada (multe). Tra i servizi figura anche il soccorso stradale 24 ore su 24 in 35 paesi, multilingua».



You drive, we care.



Il modo più intelligente per risparmiare:
fare rifornimento e ridurre i costi fino a
20 centesimi al litro con il Network DKV!

TEMPI DI GUIDA E RIPOSO: IL MANUALE

Utile strumento di lavoro sulla normativa 561 a cura dell'Osservatorio dei trasporti

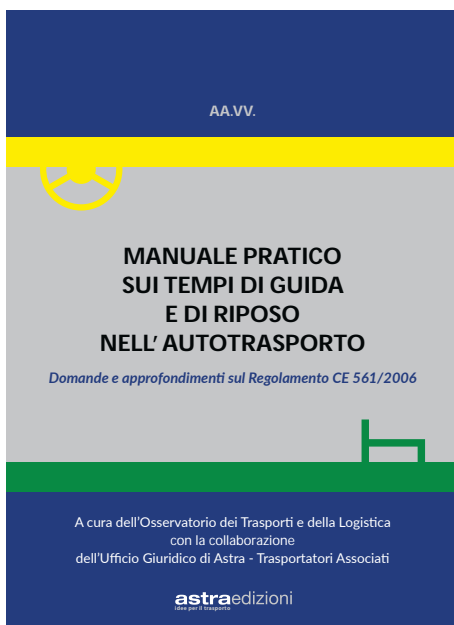
Le profonde trasformazioni che stanno interessando il mondo dell'autotrasporto nazionale e comunitario necessitano, da parte di imprese e autisti, di una sempre maggiore conoscenza della normativa europea. In questo contesto il Regolamento CE 561/2006 rappresenta il testo comune sul quale tutti gli autisti che effettuano trasporti in ambito comunitario devono confrontarsi per quanto riguarda i tempi di guida e di riposo. Un insieme di regole che per essere rispettate e condivise devono essere conosciute, al fine di evitare il pesante apparato sanzionatorio in vigore in tutti gli stati. Ma anzitutto devono essere rese facilmente comprensibili ai loro utilizzatori finali, vale a dire gli autisti, al netto delle inevitabili incertezze interpretative su cui anche gli esperti si interrogano.

In questa prospettiva l'Osservatorio dei trasporti e della logistica della provincia di Cuneo, ha voluto contribuire a soddisfare l'esigenza di formazione e di informazione a cui le aziende di autotrasporto devono fare fronte con un manuale pratico. Un testo operativo da utilizzare "sul campo" mediante il meccanismo di domande e risposte: uno strumento agile e di semplice consultazione. Affiancandosi all'attività di formazione, di organizzazione di dibattiti e seminari, di confronto e di analisi sui numeri dell'autotrasporto in Provincia di Cuneo e in Piemonte, il manuale consente all'Osservatorio non solo di realizzare le proprie finalità statutarie, ma anche di porsi come importante punto di riferimento per quanto riguarda le materie relative all'autotrasporto di merci su strada.

Tra le motivazioni che hanno portato alla redazione del volume c'è la presa di coscienza che la competitività delle nostre imprese passa anche attraverso la capacità di ognuna di esse di sapere pianificare, organizzare e controllare adeguatamente l'attività dei propri conducenti. Compito, questo, non sempre facilmente realizzabile, in quanto molto spesso ci si trova a dover affrontare normative complesse, cui vanno ad aggiungersi prassi amministrative che, anziché semplificare, aggravano la situazione. La complessità delle regole in base alle quali deve svolgersi l'attività degli autisti rende particolarmente difficile l'operato delle imprese. Il manuale si propone di semplificare il linguaggio normativo e garantire ai nostri associati una immediata comprensione. Il contenuto del lavoro si fonda sull'esperienza accumulata negli ultimi anni dalla nostra struttura nell'approfondimento legislativo del settore. Si propone come una guida utile per la comprensione delle norme contenute nel Regolamento CE 561/2006. Un'opera unica nel suo genere, che affronta con un taglio pratico la disciplina degli orari di guida e di riposo degli autisti, dei controlli sulla loro attività e delle sanzioni previste dalla normativa nazionale in caso di loro violazione.

Il manuale si articola in due parti: la prima, in cui sono delineati i tratti essenziali delle regole che riguardano l'attività di guida dell'autista, e la seconda che affronta le principali questioni operative, sorte in merito all'applicazione di queste regole, attraverso la formulazione di 100 domande e relative risposte.

Si propone come un vero e proprio "strumento di lavoro" che, senza dilungarsi in approfondimenti teorici, offre ai lettori un valido ausilio per affrontare le spesso problematiche regole sui tempi di guida e di riposo. Imposizioni che, com'è noto, si prestano ad interpretazioni, talvolta in ma-



niera difforme da Stato a Stato, che necessitano di essere sintetizzate e schematizzate per garantire ai loro utilizzatori un'applicazione il più possibile in linea con gli indirizzi degli organi di controllo.

I TEMI

Nel **capitolo I** sono affrontate le norme sui tempi di guida e di riposo.

È qui che vengono approfonditi i periodi di guida, di interruzione e i tempi di riposo, nella misura del giornaliero, settimanale e bisettimanale. Ogni argomento è stato trattato con taglio pratico, facendo ricorso all'emplificazione dei concetti e alla schematizzazione attraverso l'utilizzo di tabelle.

Il **capitolo II** affronta il tema del controllo dell'attività dell'autista, tentando di fornire a ciascuno di essi gli strumenti per affrontare questa situazione che, spesso, si presenta come un ostacolo e frutto di ansie e preoccupazioni da parte del lavoratore.

Sono sintetizzati i principali accorgimenti che ciascun buon conducente deve adottare nella compilazione, utilizzo e registrazione della documentazione di bordo.

Nel **capitolo III** viene affrontato il verbale di contestazione delle infrazioni. Oltre ad una panoramica sulle principali sanzioni tipiche del settore e sulle modalità di pagamento delle stesse, molto interessante è la parte dedicata al versamento della cauzione. Un tema non sempre affrontato con la dovuta attenzione e che spesso crea alle aziende difficoltà pratiche. Viene trattato con l'aiusilio di immagini e indicazioni finalizzate a fornire a ciascun conducente, nella maniera più semplice possibile, gli strumenti per poter superare questa delicata situazione.

UNO STRUMENTO DI LAVORO UNICO

Ciò che conferisce al manuale la funzione di "strumento di lavoro", unico nel suo genere, è certamente la seconda parte del volume, quella dedicata alle "100 domande e risposte sui tempi di guida e di riposo". I casi affrontati dal nostro ufficio giuridico nello svolgimento delle pratiche di opposizione ai verbali della polizia ci hanno offerto la possibilità di approfondire a 360 gradi gli aspetti applicativi delle principali regole sui tempi di guida e di riposo.

Il manuale rappresenta per le aziende associate anche un valido strumento per poter dimostrare, in adempimento agli obblighi discendenti dalla normativa europea, di aver provveduto alla formazione ed informazione dei propri autisti sulla delicata materia dei tempi di guida e di riposo. A questo proposito, infatti, nella parte finale è stata prodotta un'apposita dichiarazione che ciascuna azienda, all'atto della consegna ai lavoratori, dovrà avere cura di compilare, far firmare e conservare per poterla esibire all'occorrenza.

I COMMENTI

Commentano così il lavoro dell'Osservatorio i due sindacalisti che hanno collaborato ai lavori di stesura.

Luca Iacomino (Filt-Cgil): «In questo momento di crisi una elevata qualità del lavoro e della professionalità è sicuramente uno strumento ulteriore, un tassello aggiuntivo a una formazione che deve essere continua e reale».

Enrico Vesce (Uilt-Uil): «Il nostro obiettivo è mettere in campo tutte le opzioni possibili per cercare di aumentare la tutela del lavoro, dei lavoratori e dell'attività aziendale».

Gabriele Bracco

FOCUS ON

DI COSA SI OCCUPA L'OSSERVATORIO DELL'AUTOTRASPORTO

Nato nel 2010, è un organismo costituito in un'ottica di collaborazione bilaterale tra le associazioni datoriali di settore e i sindacati dei lavoratori con l'obiettivo di promuovere e sostenere il dialogo tra le parti sociali. Queste le principali finalità: incentivare studi e ricerche nel settore dell'autotrasporto, promuovere iniziative di formazione e riqualificazione professionale, intrattenere rapporti con le istituzioni e con i media sensibilizzando amministratori e opinione pubblica circa i principali temi del settore.

Enrico Vesce
e Luca Iacomino,
segretari provinciali
di UILT-UIL
e FILT-CGIL






CON PICCOLE RATE RIPARTI ALLA GRANDE



Renault Trucks, da sempre attenta alle esigenze dei propri clienti offre, in esclusiva per i soci Astra Servizi e in collaborazione con la concessionaria Alpicar, il 20% di sconto sui contratti di manutenzione e riparazione START & DRIVE.

I contratti START & DRIVE propongono un'autentica soluzione di manutenzione e riparazione, altamente modulabile e personalizzabile. I vantaggi di questa tipologia di contratti possono essere così riassunti:

GESTIONE SEMPLIFICATA DEL BUDGET

Pianificazione e controllo del budget nel lungo periodo
Importo fisso della rata mensile

PIANO DI MANUTENZIONE ESTREMAMENTE ADATTABILE

Specificatamente concepiti in funzione dell'utilizzo del veicolo
Pianificazione attenta degli interventi

LA SICUREZZA DI ESSERE IN BUONE MANI

La rete di assistenza Renault Trucks è estremamente capillare con oltre 1150 punti di servizio in tutta Europa.
La concessionaria Alpicar è a disposizione per fornire maggiori informazioni in merito.

Info: alpicar@alpicar.it; 0171/384212-3

RENAULT TRUCKS CAMION DELL'ANNO 2015

Manutenzioni scontate per gli associati Astra

La Renault Trucks è stata nuovamente partner di Astra Cuneo per l'assemblea annuale. Uno sponsor che rappresenta un valore aggiunto per l'associazione e che permette di sottoporre agli associati proposte commerciali e scontistiche che altrove non vengono praticate. L'amministratore unico di Renault Trucks Italia Stefano Ciccone, oltre a curare la presentazione delle novità 2015, ha partecipato anche in qualità di relatore al convegno "Back to Italy" organizzato da Astra, in virtù della sua lunga esperienza professionale sul mercato dell'Est europeo.

Dopo aver presentato lo scorso anno la gamma a lunga percorrenza, il team di Renault Trucks ha potuto annunciare con un certo orgoglio a dicembre di essere stato premiato da una severa giuria di 23 giornalisti (provenienti da tutto il mondo) con il Trucks of the year 2015, riconoscimento per il camion dell'anno. Al fianco di Ciccone, il direttore commerciale Francesco Stroppiana e Giancarlo Revelli, responsabile della Alpicar di Beinette, rivenditore autorizzato Renault Trucks.

Un riconoscimento che dovrebbe favorire anche il vostro mercato...

«Sì, mentre il mondo della vendita di veicoli per autotrasporto risente di una contrazione del 10%, la nostra Gamma T ha fatto registrare un incremento del 30%. Effettivamente si tratta di un prodotto eccezionale, che su tutti i fronti migliora le performance dei modelli del passato. Renault Trucks ha investito molto in ricerca e progettazione per rispondere alle richieste degli autotrasportatori».

Ovvero?

«Numerose le novità meccaniche ed estetiche, a cominciare dal parabrezza con un'inclinazione di 12 gradi, la maggiore della categoria. Il punto di partenza è la visione del camion come di un centro di profitto. Siamo dalla vostra parte per aiutarvi a guadagnare di più e spendere di meno».

Cosa avete preparato per il 2015?

«Per gli associati Astra abbiamo un "pacchetto" di proposte che solo un "Truck of the year" può offrire. Arriviamo a farvi risparmiare 3 mila euro all'anno su ogni macchina».

Come?

«Con un contratto di manutenzione serio e dedicato, che consenta di mantenere l'economia di esercizio del veicolo. Oltre a partire da una qualità elevata e ridotti consumi, per ottenere il meglio dal proprio mezzo lungo tutto il ciclo di vita occorre una costante manutenzione. Per gli associati Astra il costo sarà scontato del 20% sul prezzo di listino. Oltre 250 euro al mese di risparmio su un mezzo che percorre 120 mila km all'anno».



IL MIO CAMION È UN CENTRO DI PROFITTO

FINO AL 3% DI RISPARMIO DI CARBURANTE RISPETTO ALLA GAMMA PRECEDENTE

RENAULT TRUCKS DELIVER

OFFERTA RISERVATA AI SOCI ASTRA SERVIZI

20% SCONTO SU CONTRATTI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE **START&DRIVE**

Info: alpicar@alpicar.it - 0171/384212-3

RENAULT TRUCKS

LA COMPETIZIONE

Dal dibattito di Astra la fotografia di un sistema Italia poco

Domenica 7 dicembre scorso presso l'Hotel Holiday Inn di Roreto di Cherasco si è svolto un dibattito, organizzato da Astra Cuneo, dal titolo "Back to Italy - È ancora possibile fare impresa di autotrasporto in Italia?" che ha visto la partecipazione di personalità di spicco del settore. Protagonisti l'imprenditore Valter Lannutti, l'amministratore unico di Renault Trucks Italia Stefano Ciccone e il direttore del Corriere dei trasporti Paolo Li Donni. Tema centrale la delocalizzazione della produzione, dei servizi ed il fenomeno della ricerca di manodopera low cost. Ormai da anni molti imprenditori italiani spostano le aziende all'estero, dove il costo del lavoro è più basso e si pagano meno tasse. La delocalizzazione appare un'esigenza irrinunciabile per confrontarsi sul terreno della competitività, in un contesto, quello europeo, in cui le nostre imprese devono fronteggiare la concorrenza spietata di quelle dell'est, in grado di offrire prodotti e servizi a prezzi di gran lunga più bassi. Alla delocalizzazione, forma lecita di organizzazione della produzione o dei servizi dislocata in diversi Stati, via via si sono affiancati altri strumenti diretti a garantire alle nostre imprese la competitività perduta.

Ci riferiamo in particolare al distacco irregolare, all'esterovestizione e, da ultimo, alla cosiddetta rumenizzazione degli autisti. I relatori si sono confrontati sulle principali cause che limitano la competitività del nostro sistema produttivo, evidenziando che questa situazione è particolarmente sentita nell'autotrasporto, in cui, più che in altri settori, sussistono i presupposti per lo sviluppo di pratiche di dumping sociale. Valter Lannutti, ospite eccellente dell'assemblea, sottolinea che occorre prendere atto con forza dello scenario politico ed economico in cui operano le nostre aziende e rendersi conto di quanto sia importante che l'Europa, oltre al mercato unico delle merci, realizzi un'armonizzazione dei diversi mercati nazionali del lavoro. Mette però in guardia dalle eccessive semplificazioni: "evitiamo di individuare nei soli costi i limiti alla competitività delle imprese e teniamo ben presenti i numerosi balzelli amministrativi che dobbiamo quotidianamente affrontare". Vere e proprie "barriere architettoniche" a sostegno di apparati burocratici autoreferenziali, tanto costosi quanto inefficienti, che sottraggono al circuito produttivo risorse indispensabili e si riflettono sulle nostre imprese addossando carichi che inevitabilmente affossano la competitività.

È impensabile che occorra avere un impiegato impegnato nella produzione di documentazione, anziché inserito ad esempio negli uffici traffico, logistica o commercio. Dopo aver ricordato che i problemi delle aziende nascono dalle condizioni in cui esse sono obbligate ad operare, l'imprenditore spiega che il vero problema sta nel livello di competitività del sistema nazionale e pensare che l'Italia debba proteggere il trasportatore italiano impedendo agli altri di fare mercato è un errore. "È il nostro sistema che deve migliorare in competitività". Lannutti ritiene importante volgere lo sguardo a quel che accade nei paesi dell'Est. Essi, afferma, hanno sistemi più competitivi di quello italiano, il che non significa soltanto con meno imposizione fiscale e previdenziale, ma anche con meno adempimenti amministrativi. A capo di un gruppo che conta oltre 1000 dipendenti, 2500 veicoli ed una presenza operativa in 8 paesi europei, egli ricorda che nell'Est europeo il mercato del lavoro è flessibile e non ci sono tredicesime, quattordicesime e Tfr. Occorre prendere atto delle diversità che caratterizzano i singoli paesi a confronto e rendersi conto che questi Stati non rubano trasporti o fabbriche all'Ovest, ma fanno più che altro il loro gioco, utilizzando gli strumenti che hanno a disposizione.

Di fronte allo scenario attuale, oltre alla sburocrazizzazione degli apparati amministrativi, il numero uno di Lannutti Spa sostiene che per garantire seriamente una ripresa alle nostre aziende e renderle competitive nel mercato europeo occorre avere il coraggio di cambiare radicalmente la struttura del costo del lavoro e abbattere il carico degli oneri fiscali e contributivi. Se gli obiettivi da raggiungere sono l'omogeneità del mercato europeo e l'eguaglianza delle condizioni di lavoro è inevitabile pensare ad un mercato del lavoro unico europeo, fondato sull'armonizzazione del costo del lavoro degli autisti.

È intollerabile, sottolinea Lannutti, che un camionista romeno o polacco costi al datore di lavoro circa il 50 per cento in meno, grazie ad un carico contributivo e fiscale meno elevato. I troppi e diversi sistemi in vigore nei singoli paesi europei penalizzano gli Stati in cui il sistema di protezione dei lavoratori è più elevato ed è importante creare meccanismi di coordinamento e armonizzazione delle regole sul lavoro per scongiurare le gravi distorsioni alla concorrenza ed i connessi fenomeni di turbamento del mercato, che ormai da qualche anno stanno affliggendo in modo particolare il nostro settore.

L'armonizzazione delle condizioni di lavoro, implicando un necessario allineamento delle regole tra i vari Stati europei, si presenta come una partita difficile da giocare, in cui tra gli avversari in campo i più duri da battere sarebbero proprio i rappresentanti dei paesi dell'est che potrebbero erigere barriere ostruzionistiche. E non sarebbe la prima volta! Lostruzionismo venne messo in atto nel recente passato quando si dovette approvare la direttiva sul gasolio professionale. Essa, che tendeva alla convergenza delle aliquote di accisa verso un livello identico in tutti i paesi comunitari, venne respinta dal Parlamento perché la maggior parte dei paesi periferici, che applicavano aliquote notevolmente più basse di quella di riferimento per l'armonizzazione, si opposero fermamente. Ma la situazione deve cambiare. Il permanere delle attuali condizioni incentiva le imprese a migrare verso Stati in cui l'incidenza del costo del lavoro e i carichi burocratici sono inferiori e spinge verso l'utilizzo improprio delle regole del lavoro.

Sul punto interviene anche il Dott. Stefano Ciccone, amministratore unico di Renault Trucks Italia, il quale ribadisce che la competitività delle nostre imprese passa per la sburocrazizzazione

e la riduzione dei costi del lavoro. Egli individua in particolare nella defiscalizzazione delle mensilità aggiuntive quello che dovrebbe essere l'obiettivo del legislatore. Il Dott. Ciccone precisa che la definizione di strategie e la pianificazione di azioni per ridare competitività ed efficienza al sistema del trasporto merci italiano potrebbe determinare vantaggi anche per lo Stato Italiano. Il numero delle immatricolazioni di mezzi pesanti in Italia è sceso a picco, di conseguenza, si determinano ingenti perdite fiscali per l'erario. Si stima che ogni veicolo pesante porti alle casse dello Stato circa settantamila euro annui di entrate fiscali. Vendendo 25.000 veicoli industriali in meno l'anno lo Stato perde circa due miliardi e mezzo di gettito! Se si considera che una manovra finanziaria, tra maggiori entrate fiscali e minori spese, vale intorno ai dieci miliardi l'anno, se ne può comprendere agevolmente la portata.

È emerso da tutti i protagonisti della giornata un fatto: il vero problema sta nell'assenza di una classe dirigente seriamente intenzionata a risolvere i problemi delle imprese italiane. La posizione più netta è stata quella di Claudio Isolano, attuale presidente di AstraCuneo, dal quale è emerso che i rappresentanti della categoria da anni insistono sugli stessi temi, uno per tutti la battaglia sui costi minimi, non curandosi invece delle vere problematiche che affliggono il settore: costo del lavoro e gasolio professionale in testa. Il ruolo considerato tradizionalmente positivo dei cosiddetti corpi intermedi, ritenuti fattori di stabilizzazione politica del paese e cinghia di trasmissione tra la classe dirigente e le imprese va sfatato, dice Isolano. Tutti, a parole, riconoscono l'esistenza di un dumping sociale da parte dei paesi dell'est, lo dice il Ministro Lupi agli Stati generali dell'autotrasporto di Fuggi e lo affermano i sindacati durante i loro dibattiti, senza però fare seguire azioni e politiche conseguenti. Peggiora la situazione sul fronte delle associazioni dell'autotrasporto, che in questi ultimi anni hanno cavalcato l'onda dei costi minimi, definitivamente infrantasi sullo scoglio della recente sentenza della corte europea e che non sono state in grado di gestire la partita delle restituzioni dei costi aziendali, tanto che i rimborsi delle accise sul gasolio e dei pedaggi autostradali vengono venduti dai mass media all'opinione pubblica, non come una doverosa restituzione ma come privilegio alla categoria in grado di fermare l'Italia.

Uno scenario che vede dunque, da un lato, le imprese dell'autotrasporto italiano rimanere col cerino in mano del costo del lavoro più alto d'Europa e,



(IM) POSSIBILE

competitivo e di squilibri europei insostenibili



dall'altro, un sistema delle associazioni di categoria che sta implodendo, sempre più autoreferenziale e incapace di rispondere alle sfide della concorrenza globale. Non ci si può sottrarre dal constatare che essi hanno fallito. Questa situazione è stata rappresentata con l'immagine del dirigibile Hindenburg in fiamme che precipita al suolo. Non ha lasciato spazio alle mezze parole e puntando dritto all'obiettivo il presidente di AstraCuneo ha concluso chiaramente che i grandi problemi dell'autotrasporto sono, almeno in parte, diretta conseguenza della cristallizzazione di una congerie di interessi organizzati in solide associazioni di rappresentanza, tutte protese a difendere il loro particolare, senza responsabilità reale verso le sorti delle imprese che dichiarano di rappresentare.

Il Direttore del Corriere dei Trasporti Paolo Li Donni, dopo aver evidenziato che ormai da anni i corpi intermedi fanno battaglie di retroguardia, ha rincarato la dose invitando i presenti a prendere atto che i temi cruciali per l'autotrasporto non vengono minimamente sfiorati dall'élite associativa. Li Donni afferma che occorre smetterla di litigare con il committente, ma è opportuno concentrare le energie sui temi europei e metter l'autotrasporto al servizio dell'export italiano. L'export italiano, afferma, si rivolge sempre meno al trasporto nazionale. Questo, si domanda il direttore, è un problema solo di costi? Non è forse vero che la qualità del made in Italy è strettamente legata anche al servizio di distribuzione dei prodotti e, dunque, del trasporto e della logistica? Occorre ripartire di qua, spiega, dalla reimpostazione del rapporto dialettico tra committenti e vettori, consci del fatto che è sulla flessibilità nei rapporti con la filiera produttiva che si costruisce l'elevata redditività e la competitività rispetto ai concorrenti.

Da ultimo, è intervenuto anche il Segretario della Fedit Enzo Solaro che ha fornito una testimonianza diretta del dibattito associativo. Pur ribadendo l'importanza di un rapido intervento sulla struttura del costo del lavoro degli autisti, non ha lasciato spazio a dubbi sulla effettiva lontananza dei rappresentanti nazionali dai veri problemi della categoria. Un esempio: agli Stati generali di Fuggi nessuno, oltre la Fedit, ha affrontato il tema del distacco e della somministrazione irregolare degli autisti. Fino a quando non si deciderà di affrontare seriamente questi temi, afferma il Segretario, le aziende serie continueranno a delocalizzare e quelle meno serie esterovestiranno le aziende o assumeranno gli autisti eludendo le norme sul lavoro. Non rimane che rifarsi al mito dell'araba fenice: imparare da sconfitte ed errori per diventare vincenti. Accostando l'attuale dibattito associativo alla situazione in cui si trovano ad operare le nostre imprese, è agevole rendersi conto che il futuro che ci aspetta non è dei più rassicuranti. Occorre introdurre elementi di novità alternativi alle formule stantie riproposte con disarmante ciclicità ormai da anni e interpretare in maniera corretta le esigenze del settore, proponendo misura di contrasto efficace allo spostamento del baricentro europeo del trasporto merci che si sta dirigendo indisturbato sempre più verso est.

Gabriele Bracco

I DUE VOLT DELLA DELOCALIZZAZIONE

C'è delocalizzazione e delocalizzazione. È importante distinguere tra quelle che potremmo definire di pura speculazione e quella dell'autotrasporto, di necessaria resistenza. Delocalizzare per non essere spazzati via dalla concorrenza delle imprese dell'Est Europa, per le quali il costo del lavoro di un autista è dimezzato rispetto a quello di un'azienda italiana o francese. Possiamo considerare la delocalizzazione un fenomeno irreversibile? Il sistema industriale e del trasporto dei paesi dell'Europa occidentale sono destinati gradualmente a scomparire? Ci dobbiamo rassegnare alla perdita di milioni di posti di lavoro ed alla insostenibilità del nostro sistema di welfare? Non è facile dare una risposta a queste domande.

Tuttavia è sicuramente utile capire cosa sta avvenendo oltre oceano, dove si sta sviluppando l'interessante fenomeno del cosiddetto back reshoring, o, per dirla all'italiana, del ritorno delle aziende in patria. Recentemente i media hanno messo in evidenza l'interesse, maturato soprattutto nel settore del lusso e del manifatturiero, verso le iniziative di back reshoring, ossia quelle decisioni manageriali che prevedono il rientro nel paese di origine dell'azienda di attività di produzione precedentemente delocalizzate in paesi esteri. Decine di aziende fanno dietrofront e riaprono gli stabilimenti in Italia perché il vantaggio economico del produrre all'estero è diminuito.

Il consorzio universitario Uni-CLUB MoRe Back-reshoring ha individuato proprio nell'aumento dei costi e nell'"effetto made in", oltreché nella necessità di rispondere rapidamente ai mercati i motivi principali di questo fenomeno. Un caso esemplare è quello di And Camicie, che ha riportato in Veneto una parte della produzione perché un importante partner cinese della distribuzione si era detto disposto a distribuire i prodotti dell'azienda in numerosi centri commerciali solo a patto che il 100% della filiera produttiva fosse made in Italy. Sul fronte della manifattura italiana, pur in un contesto di crisi che percepiamo durissima, inizia quindi ad affacciarsi la possibilità di un ritorno a casa. Lo sussurrano i numeri, le tendenze e gli stessi imprenditori. L'autotrasporto italiano però va nella direzione opposta, in molti casi obbligato a delocalizzare per non finire soffocato.

Esemplificativo il costo degli autisti. L'ufficio studi dell'Albo autotrasportatori nel 2013 ha stimato che un conducente in Italia costa 46 centesimi a chilometro, in Romania, Polonia e Ungheria circa 22, 35/36 in Slovenia e Spagna. Un divario impressionante. Altresì dal Rapporto della Banca mondiale sulle condizioni del fare impresa (Ease of Doing Business): incrociando tutti i "beni" che compongono il "paniere" della competitività (es. infrastrutture, corruzione, burocrazia), è risultato che Polonia, Romania, Slovenia, Bulgaria (solo per citarne alcuni) sono davanti a Roma. La Polonia figura al quarantacinquesimo posto, l'Italia venti posizioni indietro. Il divario si approfondisce nell'Index of Economic Freedom, redatto da Heritage Foundation e Wall Street Journal: Polonia cinquantesima, Italia ottantaseiesima.

Il rischio è che si profili una situazione paradossale in cui ad un futuribile ritorno di parte della manifattura italiana si accompagni una totale delocalizzazione dell'autotrasporto, facendo perdere all'Italia così un'importante opportunità di crescita.



Valter Lannutti, Paolo Li Donni e Stefano Ciccone al dibattito organizzato da Astra Cuneo

PER CHI SUONA

Distacco valanghe: positiva la sinergia tra amministrazioni pubbliche e imprenditori.

Martedì 27 gennaio la Prefettura di Cuneo ha ospitato la firma di un importante accordo per l'autotrasporto, a gran voce richiesto da anni dal mondo economico della Granda: la convenzione per l'attivazione del progetto sperimentale di monitoraggio del pericolo valanghe al valico internazionale del Colle della Maddalena. Al progetto, denominato Pidav (Piano intervento distacco artificiale valanghe) aderiscono Anas, Regione, Unione montana Valle Stura e Comune di Argentera. Non inclusi formalmente nell'accordo istituzionale, hanno partecipato alle trattative e sono stati chiamati a presenziare alla sottoscrizione del documento le principali sigle di categoria, tra cui Astra Cuneo. Anche se comparteciperanno al finanziamento del programma. Un intervento temporaneo ed eccezionale finalizzato all'avvio dei lavori. Si tratta di un vero e proprio progetto-pilota per il Piemonte, che prevede in caso di necessità l'impiego sulla statale 21 del Colle della Maddalena della tecnologia Daisybell, una speciale campana per il distacco degli accumuli nevosi pericolosi. Montato su un elicottero, questo sistema innesca esplosioni calibrate, che provocano il distacco controllato delle formazioni nevose che possono ostruire la strada.

La Provincia di Cuneo si è fatta carico delle attività necessarie per l'analisi del rischio valanghivo e per la redazione del Pidav stesso, anche se non di sua diretta competenza. In questo senso profondo è stato l'impegno, riconosciuto da tutti, dell'ex assessore ai trasporti Roberto Russo. All'ente sarà affidato anche il coordinamento delle attività che rientrano nell'ambito delle competenze attribuite in materia di protezione civile.

Il costo dell'operazione è di circa 90 mila euro, di cui la metà a carico di Anas e sarà finanziato anche dalle associazioni dei trasportatori della provincia di Cuneo Astra Cuneo Associazione Trasportatori, Confartigianato Trasporti, Confindustria Cuneo Unione Industriale della provincia di Cuneo, Fai Cuneo e Fai Service. Il primo distacco si effettuerà nel momento in cui la commissione valanghe ed il responsabile Pidav verificheranno la sussistenza delle condizioni previste dal piano stesso.

Oltre al Prefetto Giovanni Russo, all'incontro hanno partecipato gli assessori regionali Francesco Balocco (Trasporti) e Alberto Valmaggia (Montagna), per la Provincia il consigliere Mauro Bernardi, i rappresentanti delle associazioni di categoria e l'Unione montana Alpi del Mare. Oltre al principale "azionista" Anas (45 mila euro), circa 25 mila euro sono stati stornati per il Pidav dal bilancio regionale. Il resto sarà diviso tra gli attori del mondo istituzionale ed economico interessati al valico. Non si tratta di una cifra fissa, né una tantum ma di una stima economica relativa al costo di 10 inneschi di Daisybell, che in inverni poco nevosi risulterebbero eccessivi. Ma che in altri casi (si pensi all'inverno 2009) potrebbero anche non essere sufficienti. È quindi un punto di partenza, l'avvio di una soluzione condivisa. Finalmente con tutti gli attori a tirare dalla stessa parte.

Quando la cifra stanziata andrà ad esaurimento le realtà coinvolte nel progetto si ritroveranno per definire gli sviluppi del Pidav. E contestualmente per valutare anche altre soluzioni meno interlocutorie al problema, come l'installazione di due paravalanghe. Si tratterebbe di un progetto definitivo, capace di tenere sempre aperto il colle, che è stato inserito nel protocollo firmato in Prefettura, con impegno da parte di Anas per la stesura del progetto. Chiaramente in attesa poi di risorse per realizzarlo.

I COMMENTI

Per Astra Cuneo alla stipula della convenzione era presente il vice-presidente Diego Pasero, che commenta: «Una buona notizia per il mondo dell'autotrasporto cuneese. Per anni abbiamo documentato quanto il valico della Maddalena fosse importante per il nostro settore. Trovarselo chiuso per oltre 2 mesi all'anno, a volte a titolo precauzionale, altre perché non vi erano le risorse per lo sgombero neve, è stato un danno incalcolabile. Finalmente anche Anas ha compreso quanto è importante tenere "pulito" e in ordine il Colle e favorire la libera circolazione a beneficio dei nostri mezzi e anche del commercio d'oltralpe».

Con il Pidav si è raggiunto un risultato che ha un particolare valore simbolico, oltre che operativo: «Caso più unico che raro - continua Pasero -, è nata una collaborazione tra le istituzioni e le associazioni che rappresentano le imprese cuneesi. Solo un modello di pianificazione da prendere come esempio è da elevare a paradigma dell'azione di coordinamento amministrativo per la risoluzione



L'innovativo sistema della campana DaisyBell permette di effettuare il distacco pilotato della valanghe attraverso scariche sonore

dei problemi che attanagliano l'economia».

Al fianco di Astra uno dei principali fautori del Pidav è stato il sindaco di Argentera Arnaldo Giavelli, che la scorsa estate ha anche partecipato alla manifestazione organizzata da Astra Cuneo e dal Collectif Col de Larche per la libera circolazione del Maddalena. Dichiara il primo cittadino: «Dopo anni di attesa, l'Anas ha superato l'estenuante impasse burocratico che ciclicamente interessava il valico. Decisivo per l'approdo alla convenzione il lavoro del personale tecnico, che ha creduto in questa operazione ben oltre il ruolo che gli spettava».

«Un risultato importante - commenta l'assessore regionale Alberto Valmaggia - che ci permette di dare una risposta concreta al territorio della Provincia di Cuneo che, con i lavori di raddoppio del Tenda, rischia di subire forti disagi. Una tecnologia innovativa, per la prima volta sperimentata in Piemonte e di cui seguirò attraverso la Protezione civile le fasi tecniche di messa in opera del sistema».

Decisivo si è rivelato l'impegno dell'assessorato regionale ai Trasporti guidato da **Francesco Balocco** che commenta: «La firma rappresenta il risultato di un intenso lavoro per la definizione delle procedure e degli ambiti di competenza dei vari soggetti coinvolti nell'esecuzione del Pidav. Fondamentale è stato il contributo delle associazioni dell'autotrasporto». L'assessore garantisce: «Il protocollo prevede che Anas produca un progetto per la realizzazione dei paravalanghe che rappresentino la soluzione alternativa, molto più onerosa ma definitiva, al problema: sarà nostro impegno dare seguito a questa soluzione».

IL MADDALENA IN PILLOLE: ASTRA

AUTUNNO 2002

Con la manifestazione "Emergenza valichi" l'autotrasporto cuneese si mobilita per avere strade più sicure e per sottoporre all'attenzione della politica il precario stato dei valichi alpini.

INVERNO 2009

Record di giorni di chiusura del Colle della Maddalena, quasi 3 mesi. Astra Cuneo esce con il primo numero del suo periodico titolando "Lasciateci lavorare" e avvia la sua battaglia sulla libera circolazione della Statale 21.

PRIMAVERA 2010

Il Consiglio direttivo di Astra chiede alla Prefettura di farsi "cabina di regia" sul problema Maddalena e ad Anas di accettare di partecipare ad un tavolo insieme a Comunità Montana, sindaci del territorio e Provincia.

INVERNO 2010

Più di due mesi di chiusura del Maddalena. La Statale 21 risulta priva del parco macchine atte allo sgombero neve e all'insalamento e con personale contato. Il sindaco di Argentera scrive al governatore del Piemonte. Il senatore cuneese Menarini presenta un'interrogazione parlamentare sul tema.

PRIMAVERA 2011

Il sottosegretario ai Trasporti organizza un vertice alla sede dell'Anas piemontese. Si stila un protocollo d'azione condiviso in caso di valanghe e Anas apre al sistema del distacco pilotato delle valanghe.

AUTUNNO 2011

La Provincia non manda i tecnici per redarre il piano valanghe richiesto dalla Regione: mancano i fondi, essi non percepiscono alcun rimborso, quindi l'attività viene sospesa.

LA CAMPANA ?

Ancora da perfezionare il coordinamento dello sgombero neve con la Francia

PRIMO DISTACCO

La neve abbondante caduta a febbraio ha permesso di verificare l'efficienza dell'innovativo sistema di distacco pilotato delle valanghe, attraverso una pressoché immediata attivazione del Pidav sul Colle della Maddalena. Martedì 10 è avvenuto il primo intervento con il sistema DaisyBell, preceduto nel magazzino comunale della frazione Bersezio di Argentera dalla revisione della campana utilizzata per i lavori. Nel pomeriggio si è dato il via all'operazione, la prima nel suo genere in Piemonte, seguita da un tavolo tecnico per valutare l'efficacia dell'intervento. In questa occasione, alla presenza di Regione, Comando dei Carabinieri, Prefettura, Anas e Comunità montana, Astra ha sollevato alcuni aspetti su cui lavorare nei prossimi mesi. Anzitutto viene richiesta una migliore comunicazione in merito a chiusura e apertura del valico, con un valore preventivo, che possa facilitare l'organizzazione delle imprese di trasporto. Si è poi sottolineata l'importanza di disporre di mezzi adeguati anche in seguito al distacco, per esempio per la successiva pulizia della carreggiata, per evitare di dilatare eccessivamente i tempi dopo l'utilizzo del sistema di innesco.

La nostra associazione, che da anni si spende per la libera circolazione del Colle, giudica molto positivamente la sinergia sorta tra amministrazioni pubbliche e privati ed elogia in particolare l'attività di coordinamento condotta dall'assessorato ai Trasporti della Regione.

Come autotrasportatori portiamo però a conoscenza le istituzioni e i nostri associati del rinnovarsi di un problema già più volte riscontrato in passato: l'assenza di una pianificazione coordinata con le autorità francesi. Un tema emergenziale a cui nel 2012 Astra Cuneo aveva dedicato la conferenza "La Provincia di Cuneo come il Tibet" e lo scorso anno un'azione di concerto con l'Unione industriale.

Da tempo Astra sollecita al Prefettura, in quanto organo del governo sul territorio della Granda, a farsi cabina di regia per un dialogo più costruttivo con il Consiglio generale des Alpes-de-Haute-Provence e la Prefettura francese.

Il distacco della valanga sulla Statale 21 è stato ripetuto la settimana successiva in seguito a nuove cospicue precipitazioni.



L'assessore regionale
Francesco Balocco

ING. CELIA: «I 90.000 EURO DISPOSTI PER IL MADDALENA COPRIRANNO 10 VOLI PER IL DISTACCO PILOTATO»



L'ingegner Raffaele Celia

L'ingegner **Raffaele Celia** è il capo compartimento dell'Anas per il territorio piemontese. Ha seguito nel dettaglio lo sviluppo del progetto Pidav, portandolo al primo grande traguardo della stipula avvenuta in Prefettura a fine gennaio.

Ingegnere, finalmente una buona notizia...

«Sì, la soddisfazione riscontrata per il traguardo raggiunto premia il nostro operato. Siamo contenti del fatto che qualche piccolo problema locale si stia risolvendo. Questa sinergia tra le istituzioni competenti e le categorie economiche ha dato i suoi frutti.

Sembra delinearsi una condizione ideale per una più efficiente gestione del Colle».

Questi 90 mila euro messi sul tavolo cosa rappresentano di preciso?

«È un rimborso sul rendiconto, una quota inserita a copertura di presunti costi, desunti dalle stime in nostro possesso. Andranno a coprire fino a 10 voli sul colle, con le relative attività di distacco. Non è un progetto a scadenza, si tratta di una prima copertura per avviare il sistema».

Quale passaggio tecnico si avvia ora?

«Il nucleo dell'utilizzo del Daisybell sta nell'efficacia del tiro. Non sempre un'esplosione determina una mobilitazione nevosa, a volte ne servono di più. In questa prima fase si tratterà di sperimentare il sistema integrandolo nei due punti chiave della statale 21 più soggetti a valanghe».

In attesa di una soluzione definitiva...

«Sì. Questo progetto ci consentirà di conoscere meglio il territorio e in base a questo tarare gli interventi con la campana. E intanto l'Anas ha preso l'impegno di lavorare ad un progetto complessivo di protezione dell'asse stradale, attraverso sistemi di paravalanghe per i quali però non vi sono ad oggi le risorse».

RUSSO: «FONDAMENTALE IL RUOLO DELLA PROVINCIA PER FAR COMPRENDERE AD ANAS L'IMPORTANZA DEL VALICO»



Roberto Russo,
già assessore provinciale

Già assessore provinciale ai Trasporti, **Roberto Russo** saluta con soddisfazione l'arrivo alla firma della convenzione per il Pidav: un risultato per anni cercato con forza durante la sua attività da amministratore. **Russo, come valuta l'accordo raggiunto in prefettura?**

«Una buona operazione, coordinata e meritoria, dove anche la "mia" Provincia ha giocato un ruolo decisivo, accollandosi anche oneri non previsti tra le sue competenze».

Cosa non era funzionato finora?

«Io ho preso a cuore il tema perché ho compreso l'importanza del valico proprio parlando con gli autotrasportatori. Inizialmente trattando con Anas mi sono reso conto che non avevano piena coscienza del valore del Maddalena, forse relegato nel loro immaginario ad arteria secondaria».

E invece?

«Prima facendo pressioni sui vertici di Torino e poi in alcuni faccia a faccia con il presidente nazionale Ciucci siamo riusciti a far accendere un faro sul Colle, iniziando una trattativa per dare tempi certi di apertura e chiusura al valico. Da qui è nata l'idea del Pidav. L'ingegner Celia è stato un attore importante in questa vicenda, con il compartimento regionale abbiamo intessuto un rapporto proficuo».

Un messaggio per gli autotrasportatori?

Siete un tessuto qualificato ed importante della nostra economia. Ogni segnalazione giunta da Astra è stata ascoltata e dove possibile siamo intervenuti, come in occasione del pagamento dell'albo provinciale. Ora attendiamo risultati concreti dal progetto Pidav: in questi primi tempi servirà un po' di pazienza, per calibrare i tempi tra intervento del Daisybell e apertura delle strade, ma entrando il sistema a regime credo che potrà solo benefici alle nostre aziende».

CUNEO DA DODICI ANNI IN TRINCEA

PRIMAVERA 2012

Le autorità francesi installano barriere di disgelo e vietano il transito, bloccando il colle per diversi giorni. La chiusura avviene in contemporanea all'emergenza provocata dai blocchi per le manifestazioni "No Tav". Astra porta all'attenzione dei media il problema della circolazione dei mezzi sui valichi con una conferenza dal titolo "La Provincia di Cuneo come il Tibet".

Interrogazione parlamentare sul tema della deputata Patrizia Bugnano.

INVERNO 2013

Il colle resta chiuso oltre 50 giorni.

PRIMAVERA 2014

Astra e Unione Industriale scrivono una lettera ad Anas, autorità del territorio e ai parlamentari della Granda, chiedendo un'azione coordinata per individuare il livello istituzionale incaricato di gestire le relazioni

con la controparte francese, nel quadro di una auspicabile collaborazione europea.

ESTATE 2014

Astra Cuneo organizza con il Collectif du Col de Larche francese una manifestazione al colle della Maddalena, dal titolo "Strade d'Europa". Per la prima volta realtà transfrontaliere del mondo coordinativo convergono in una battaglia comune per esigenze e intenti.

AUTUNNO 2014

I parlamentari Chiara Gribaudo, Patrizia Manassero, Mino Taricco, Mariano Rabino e Giovanni Monchiero sottoscrivono una lettera al Prefetto di Cuneo Giovanni Russo per chiedere che l'Ufficio Territoriale del Governo promuova un coordinamento per la gestione invernale del Colle della Maddalena.

UFFICIO LEGALE ASTRACUNEO: UN PUNTO DI RIFERIMENTO IMPORTANTE PER LE IMPRESE ASSOCIATE

L'ufficio legale Astracuneo, nato quasi tre anni fa, ha consolidato un'esperienza importante nella consulenza aziendale in materia giuristrasportistica. Inizialmente i servizi offerti erano circoscritti all'ambito delle sanzioni amministrative. L'assistenza giuridica per le violazioni al Codice della Strada, continua anche oggi ad essere un punto di forza e i numeri lo confermano. Nell'anno 2014 sono stati esaminati diverse centinaia verbali di accertamento.

Una larga parte è stata oggetto di impugnazione con una percentuale di accoglimento dei ricorsi del 98,5%. Il punto di forza dell'ufficio legale, tuttavia, è la consulenza specialistica nel campo del diritto dell'autotrasporto (italiano, francese e internazionale) e del lavoro (con particolare riguardo al comparto trasporti). I temi approfonditi in questi anni sono diffusi e spaziano dal contratto di trasporto e sub-trasporto, alla sicurezza sul lavoro, all'accesso agli incentivi per il settore, al regime delle responsabilità civili ed amministrative per il vettore e il committente.

Anche in materia giuslavoristica e previdenziale, il ruolo dell'ufficio è decisivo, essendo l'interlocutore qualificato nella gestione delle vertenze e degli accordi aziendali. Inoltre, i nostri legali si occupano di monitorare costantemente l'iter legislativo, sin dall'inizio dei lavori parlamentari, con lo sguardo attento anche ai movimenti del mondo delle associazioni. Insomma, una luce guida nel nebuloso mondo della regolamentazione trasportistica.



TEMPI DI GUIDA E DI RIPOSO: FORMAZIONE SUL REGOLAMENTO CE 561/06

Sono appena terminati i corsi finanziati dal fondo for.te sui tempi di guida e di riposo, che hanno riscosso l'interesse di molte imprese associate. L'attivazione delle lezioni è nata dalla consapevolezza che una piena comprensione dei concetti chiave del Reg. CE 561/2006 sia imprescindibile per l'esercizio dell'attività di autotrasporto.

L'attività dell'autotrasportatore è sempre più frenetica e non può trascurare una efficace pianificazione del lavoro; pianificazione che deve necessariamente realizzarsi all'interno dei contorni delineati dalla normativa comunitaria. Conoscere le regole, le sanzioni e gli eventuali mezzi di impugnazione, consente all'autista (e, di conseguenza, all'impresa di trasporto) di essere più consapevole e, quindi, più efficiente.

Inoltre, col certificato rilasciato all'esito del corso, le imprese aderenti hanno acquisito un titolo idoneo per dimostrare di aver adeguatamente formato i propri conducenti, anche ai fini dell'art. 174, co 14, CdS. Visto il successo ottenuto, i corsi ripartiranno con il prossimo bando ministeriale, a partire dal Marzo 2015!

NUOVI CORSI MINISTERIALI

Sabato 28 febbraio 2015 inizieranno i nuovi corsi, finanziati dal Ministero. L'offerta formativa si sviluppa lungo tre filoni:

1. Lingue straniere. Verranno attivati corsi di inglese e francese, indispensabili per chi vuole competere in contesti internazionali;
2. Informatica. Word, Excel e Powerpoint. Chi lavora in un'azienda di autotrasporto non può non padroneggiare questi strumenti base;
3. Aggiornamento codice della strada. Utilizzo del cronotachigrafo e tempi di guida; un mix efficace per gli autisti (ma anche gli impiegati addetti alla logistica) che vogliono svolgere con preparazione e sicurezza il loro lavoro.

La macchina perfetta per la gestione dei tuoi rischi

AON
Risk. Reinsurance. Human Resources.

AON SPA INSURANCE & REINSURANCE BROKERS
Piazza Galimberti 2 - Cuneo
Tel 0171 - 071011

I grandi mezzi si meritano grandi vantaggi.

www.telepass.it

TELEPASS Premium TRUCK



ASTRA • CONTATTI

SEDE OPERATIVA: Via della Motorizzazione 11 - 12100 Cuneo
TELEFONO: 0171.41.39.78 / FAX: 0171.41.25.87

ORARIO

DA LUNEDÌ A VENERDÌ:
Mattina 8.30-13.00
Pomeriggio 14.00-18.00
SABATO MATTINA:
8.30-12.30

E-MAIL: info@astracuneo.it - info@astraservizi.it
SKYPE: astracuneo