



Newsletter informativa a cura di CNA CUNEO: Via Cuneo 52/I Borgo San Dalmazzo Tel. 0171/265536

## CNA CUNEO

### Segr. Provinciale:

BORGO SAN DALMAZZO  
Via Cuneo 52/I  
Tel. 0171.265536 Fax 0171.268261

### Uffici territoriali:

MONDOVI'  
Via P. Del Vecchio 10

ALBA - BRA  
Corso Piave 8 - Alba  
Tel. 0173/34503 fax 0173/363826

SAVIGLIANO  
Via Torino 90  
Tel e Fax 0172/33632

## SOMMARIO

Il Sistri sarà abolito dal 1° gennaio 2019?

Appalti: per le piccole imprese la situazione ormai è insostenibile

Pacchetto mobilità: raggiunto accordo su cabotaggio, distacco dei lavoratori e tachigrafi intelligenti

Servono misure immediate per il rinnovo del parco circolante

Pane fresco: Regole chiare e univoche per qualità prodotti artigianali

CTR Piemonte: IV° Conto Energia e Tremonti Ambiente sono cumulabili

## Il Sistri abolito dal 1° gennaio 2019? Per migliaia di imprese è la liberazione da un incubo

Forte apprezzamento è stato espresso da CNA per la decisione del Governo di abolire il Sistri a partire dal 1° gennaio 2019. Per migliaia di imprese si tratta della liberazione da un incubo.

L'abolizione del Sistri è prevista dalla bozza del "Decreto semplificazione" di prossima approvazione da parte del Consiglio dei Ministri.

A questo punto sarà finalmente possibile, con la collaborazione delle associazioni delle imprese, costruire un nuovo strumento per tracciare i rifiuti pericolosi basato su una struttura semplice e ad alta efficienza.

Dovrà essere in pratica, il contrario del Sistri, un sistema che si è dimostrato sempre molto complicato e inefficiente.

## Appalti: per le piccole imprese la situazione ormai è insostenibile

E' arrivato il momento di fare un tagliando" radicale alla legge sugli appalti, anche se sono passati appena un paio di anni dall'ultima approfondita revisione. Queste, in sintesi, le dichiarazioni dei rappresentanti della CNA durante l'Audizione conoscitiva

sugli Appalti che si è svolta in questi giorni presso la Commissione Lavori Pubblici del Senato.

Poco più di due anni fa, anche in sintonia con le indicazioni dell'Europa, si era scelta la strada della valorizzazione del ruolo delle piccole imprese e della semplificazione delle regole, nel senso di alleggerire il carico burocratico di tutti i documenti necessari per concorrere ad una gara di appalto e della riduzione progressiva dell'importo delle gare.

Negli ultimi quattro anni l'importo medio dei lotti è cresciuto quasi del 30% e del 70% dal 2011 ad oggi. Una situazione insostenibile per le piccole imprese e uno schiaffo quotidiano alla libera concorrenza. Una "legge del più forte" applicata ogni giorno inesorabilmente.

In dettaglio. Nel settore dei lavori oltre il 50% del mercato è occupato da appalti di valore superiore ai 5 milioni di euro. Solo il 30% riguarda bandi inferiori a 1 milione di euro.

Nei servizi il 46% supera i 25 milioni e solo il 15% è inferiore a 1 milione. Nella fornitura il 56% supera i 25 milioni e solo il 15% è inferiore a 1 milione.

Bisognerà affrontare e risolvere, anche il problema del rafforzamento delle competenze e delle professio-

nalità delle stazioni appaltanti.

Nel 2011 il valore medio dei lotti era di circa 601-mila euro, oggi supera il milione di euro: un aumento del 68,5% in sei anni. Sono medie, ovviamente, ma chiunque si può rendere conto facilmente che le stazioni appaltanti sono andate contromano rispetto alle indicazioni del legislatore.

In queste condizioni, senza robusti ed efficaci interventi, gli appalti della Pubblica Amministrazione resteranno per sempre una riserva privata per meno del 5% delle imprese.

Ora è necessario un confronto vero con il Governo e con tutti i protagonisti che affermi i principi generali e che li traduca in azioni coerenti e vincolanti.

La "Cabina di regia" per la riforma degli appalti, che dovrà vedere il coinvolgimento pieno delle associazioni maggiormente rappresentative delle imprese, è sicuramente uno strumento utile se messo in condizione di funzionare: l'obiettivo non potrà che essere la riduzione drastica della distanza che oggi passa fra i buoni propositi e la realtà quotidiana degli appalti e dei lotti.

## Pacchetto mobilità: raggiunto accordo su cabotaggio, distacco dei lavoratori e tachigrafi intelligenti

Il 3 Dicembre si è tenuto a Bruxelles un incontro tra i Ministri dei Trasporti che compongono l'UE.

In tale circostanza, dopo una lunga trattativa, si è raggiunto un accordo sulla parte del Pacchetto Mobilità che riguarda le attività di trasporto e in particolare per ciò che attiene l'utilizzo del distacco transnazionale, il cabotaggio stradale e il divieto di effettuare il riposo settimanale a bordo del mezzo.

Si tratta del Primo Pacchetto Mobilità che, come si ricorderà, era stato presentato dalla Commissione europea nel Giugno 2017. Sostanzialmente, il Consiglio dei 28 Ministri ha trovato un accordo (lungi da venire in seno al Parlamento UE), sui 3 dossier boc-

ciati in estate: Tachigrafi – Cabotaggio – Distacco dei lavoratori

Sebbene ancora non ci è dato conoscerne dettagliatamente i particolari, dagli elementi raccolti sembrerebbe che il contenuto dell'accordo raggiunto sia il seguente:

**CABOTAGGIO:** verranno consentite, come già avviene oggi, un massimo di 3 operazioni nell'arco di 7 giorni, ma per evitare che diventi sistematico è stato introdotto un periodo di stop, di 5 giorni prima che possano essere effettuate nuove operazioni nello stesso Paese con lo stesso camion

**OBBLIGO RIENTRO NEL PAESE DI APPARTENENZA:** gli autisti dovranno organizzare il loro lavoro in modo tale da consentire loro di tornare a casa ogni 4 settimane, oppure ogni 3 se concordano con il datore di lavoro 2 riposi settimanali più brevi.

**RIPOSO SETTIMANALE:** viene confermata l'interpretazione che non potrà più avvenire in cabina e gli autisti dovranno dormire in alloggi o alberghi.

**SALARIO:** viene introdotto il principio "stessa paga per lo stesso lavoro nello stesso posto", ossia si applicano le regole dei lavoratori distaccati, mentre queste non si applicano se c'è invece un legame diretto tra il Paese di lavoro e il Paese di stabilimento dell'impresa. Questo significa che operazioni di trasporto bilaterali sono esplicitamente escluse. Viene però

consentita un'attività ulteriore di carico/scarico sia all'andata che al ritorno oppure zero all'andata e due al ritorno, senza ricadere nelle regole dei lavoratori distaccati, mentre per tutti gli altri tipi di operazioni incluso il cabotaggio, il distacco si applica sin dal primo giorno.

**TACHIGRAFI INTELLIGENTI:** indicati per registrare i passaggi di frontiera e le attività di carico e scarico; la loro introduzione è prevista entro la fine 2024 e potranno essere utilizzati fondi Ue. In ogni caso, per arrivare alla stesura del testo finale, si

NEWS



Vicino a te anche su **facebook**

Per essere sempre aggiornato  
CLICCA "MI PIACE"  
[www.facebook.com/cnacuneo](http://www.facebook.com/cnacuneo)

CERCACI ANCHE SU:



RICAMBIEREMO LA TUA AMICIZIA!

dovrà trovare l'accordo nei negoziati con il Parlamento e la Commissione UE, cosa che appare alquanto improbabile durante questa legislatura.

Inoltre, la conferma del testo così come approvato dal consiglio dei 28 Ministri UE, viene messa in dubbio anche dalla spaccatura che, come era prevedibile, si è verificata in occasione del voto del 3 Dicembre c.a.: hanno quindi votato contro le nuove regole Polonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Bulgaria, Croazia, Malta e Irlanda, e si sono espresse contro anche Belgio e Romania, la quale si è astenuta in vista della presidenza Ue che assumerà a gennaio

Nonostante l'incertezza dell'esito finale, i temi trattati sono dirimenti per l'autotrasporto italiano e per questo motivo CNA Fita è intervenuta a più riprese nel corso del dibattito che, su di essi, in questi due anni, si è svolto in seno al Parlamento Europeo.

CNA Fita accoglie pertanto con favore questo primo risultato di cui è stata parte attiva anche il Ministro Toninelli condividendo ogni misura che vada nella direzione di una sana e leale concorrenza tra operatori e confida nell'impegno del Governo per addivenire a ciò.

Non può esistere, infatti, un concetto di libera concorrenza se non accompagnata da misure tese ad armonizzare in Europa livelli di costo che frenino il dumping che in questi anni si è venuto a creare anche nel nostro paese.

## Servono misure immediate per il rinnovo del parco circolante

Le sempre più stringenti normative in materia ambientale rischiano di bloccare il trasporto delle merci fuori e dentro le città.

Al riguardo, gli operatori del settore sono riusciti a far passare nell'opinione pubblica la consapevolezza che il parco circolante italiano è il più vecchio d'Europa (età media di 13,5 anni), il 6-3,1% dei veicoli >3,5t è ante Euro IV (pari a 41-8.668 veicoli). Solo il 12,4% del parco circolante è rappresentato da veicoli Euro VI (pari a 82.274 veicoli): con questo trend ci vorranno 17 anni per sostituirli tutti. Ma la cosa più grave è che soltanto l'11,9% dei veicoli è dotato dei dispositivi di

sicurezza, obbligatori dal 1° novembre 2015 (frenata autonoma emergenza e mantenimento corsia).

Nonostante tutti gli investimenti promossi, non sembra ancora esserci consapevolezza sulle conseguenze di questa realtà, e cioè che il sistema dell'autotrasporto - senza adeguato rinnovo dei mezzi con i quali opera - continua ad invecchiare, perdendo ogni giorno in sostenibilità e sicurezza.

La disinformazione e la distrazione generalizzate, hanno generato in molti casi effetti negativi per la percezione collettiva nei confronti dell'autotrasporto.

Da venti anni a questa parte gli interventi sul comparto dell'autotrasporto effettuati senza precise strategie e senza sostegno strutturale non hanno risolto nulla, mentre un numero impressionante di piccole imprese ha chiuso i battenti e una quantità non indifferente di medio grandi è emigrata, tra le cause principali la pressione fiscale, i costi di gestione (in primo luogo carburanti e lavoro) e la complessità della burocrazia. Tutto questo ha portato gravi perdite economiche e fiscali per il nostro Paese a vantaggio di altri Paesi europei che hanno rafforzato ulteriormente il proprio sistema logistica e trasporto: negli ultimi dieci anni lo Stato ha perso 105 milioni di euro di mancato gettito fiscale, i costruttori circa un miliardo e mezzo di fatturato e l'occupazione del settore ha visto perdere 135.000 posti di lavoro, senza contare l'indotto.

In queste condizioni, assume una notevole rilevanza che il fondo specifico per gli investimenti di 50 milioni di euro, già previsto nel Disegno di Legge di Bilancio 2019 sia confermato, al fine di trasmettere un segnale di volontà ed interesse nei confronti del settore.

Di fronte alla necessità di ridurre le spese dello Stato per rientrare nei limiti imposti dalla nostra partecipazione all'Unione Europea, sarebbe comunque opportuno non penalizzare un settore strategico per il nostro Paese.

Mentre noi discutiamo ancora su tavoli diversi come suddividere eventuali risorse destinate al settore dell'autotrasporto, in altri Paesi Europei si definiscono politiche di investimento sostanziali su base continuativa per esempio in Germania e Francia si realizzano sistemi di premialità per incentivare il rinnovo del parco veicoli nell'ottica di sostenibilità ambientale e sicurezza e si offrono due anni di transito gratuito sulle autostrade (MAUT) ai veicoli ad alimentazione alternativa e ad alta innovazione tecnologica. Al tempo stesso sia in Spagna che in Germania si stu-

dia un piano di rottamazione dei veicoli ante Euro VI con sostanziali fondi dedicati.

Dal punto di vista dell'occupazione e del lavoro nel settore, è poi il caso di ricordare che in questo comparto servono addetti professionali adeguatamente preparati: dai conducenti (in Europa ne mancano, secondo le ultime informazioni, circa 180.000) ai tecnici di officina, dagli addetti alla logistica agli esperti di materie pericolose.

Tutti i soggetti attori sulla scena dell'autotrasporto italiano, di fronte alla mancanza di attenzione razionale ai gravi problemi che affliggono da tempo il settore, chiedono ai decisori politici di considerare finalmente il mondo del trasporto e della logistica come strategico per il nostro Paese e di ripristinare le forme di sostegno destinate al rinnovo tecnologico del parco circolante italiano, consentendo così a questo settore di diventare maggiormente competitivo nello scenario europeo, più sicuro e meno impattante per l'ambiente. Solo lavorando insieme possiamo definire una strategia vincente per l'economia del Paese.

## Pane fresco: Regole chiare e univoche per evitare danni ai produttori artigianali di qualità ed ai consumatori finali

Cna Agroalimentare condivide la ratio dei disegni di legge sulle disposizioni in materia di produzione e di vendita del pane che recepiscono le istanze di tutela degli imprenditori artigiani e dei consumatori finali.

E' la posizione espressa da CNA Agroalimentare oggi al Senato di fronte ai membri della 13esima commissione Agricoltura nell'audizione relativa alle "Disposizioni in materia di produzione e vendita del pane".

E' necessario arrivare rapidamente a un quadro normativo coerente e uniforme su tutto il territorio



**OGGI RISPARMIA DI PIU'!**

CNA Servizi Più  
I nostri **vantaggi e sconti esclusivi**  
su oltre 20 servizi e prodotti  
dedicati a te e alla tua impresa

Auto e Veicoli commerciali: Con Citroen e CNA un grande risparmio sull'acquisto di auto e furgoni: opportunità imperdibili per la mobilità tua e della tua azienda con sconti fino al 28% su tutta la gamma di auto e veicoli commerciali Citroen. Visita il Concessionario Citroen più vicino tra quelli aderenti e scopri tutte le novità dedicate ai Soci CNA.

E in più, risparmio e qualità anche su farmacie, terme, noleggio auto e furgoni, assicurazioni, villaggi turistici, rassegna stampa quotidiana on line, abbonamenti a riviste e tanto altro ancora.

nazionale, per superare l'attuale frammentazione territoriale, causa ed effetto insieme di disposizioni regionali non omogenee.

Questa disomogeneità non permette di stabilire criteri univoci sulla denominazione di pane fresco, generando confusione.

Una confusione che favorisce la concorrenza sleale a discapito dei produttori artigianali di qualità, permette di ingannare i consumatori e danneggia l'intera filiera produttiva nazionale".

## CTR Piemonte: IV° conto energia e Tremonti Ambiente sono cumulabili

Con la sentenza n. 1720/7/18 dell'11 ottobre scorso, la Commissione Tributaria Regionale del Piemonte ha nuovamente sancito la cumulabilità tra le agevolazioni previste dalla cosiddetta "Tremonti Ambiente" ed il IV° conto energia. Il pronunciamento della CTR piemontese è solo l'ultimo di una lunga serie di sentenze che avevano completamente ribaltato le interpretazioni date da MiSE e GSE che sostenevano la non cumulabilità ed estende la possibilità di cumulo anche al III° e V° conto energia.

Le decisioni prese dai giudici in sede tributaria nonché il parere del Consiglio di Stato del settembre scorso impongono una attenta riflessione sulla news apparsa sul sito del GSE in merito al diniego di cumulabilità delle tariffe incentivanti ai benefici della Tremonti Ambiente.

Cna Installatori, tramite il suo Presidente Battipaglia, ritiene fondamentale a questo punto l'apertura di un confronto tra le associazioni di categoria del settore, MiSE e GSE per condividere una soluzione che superi l'impasse che si è venuto a determinare, auspicando che il Ministero si faccia parte attiva nel definitivo chiarimento di questo problema e convochi quanto prima tutti i soggetti interessati.