

Autotrasporto riformato, tutte le novità 2015. Ma è vera rivoluzione?

IN PRIMO PIANO



Divieti di circolazione, più ore di guida nel 2015

pagina 8



Sistri, da aprile multe per chi non si iscrive

pagina 9



Patenti superiori, esami al computer da marzo

pagina 10



Germania, obbligo di salario minimo per gli stranieri

pagina 14



Trasporto merci pericolose, novità ADR 2015

pagina 28



Dal territorio. Focus Piemonte, Liguria, Lombardia

pagina 36



SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

TESSERE CARBURANTE



PAGAMENTO PEDAGGI

PRENOTAZIONE TRAGHETTI



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

Via XX Settembre 2, 12100 Cuneo • Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it • Web: www.imprenditorieprofessionisti.it



Azienda con Sistema Qualità conforme secondo la norma Uni En Iso 9001:2008



SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 12. **NORME E ISTITUZIONI**
- 16. **L'INTERVISTA**
- 17. **EVENTI**
- 18. **PROVE VEICOLI**
- 20. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 22. **CAMION DA VETRINA**
- 23. **LA TUA VOCE**
- 28. **CONSULENTI**
 - 28. **Merci pericolose**
 - 29. **Legale**
 - 31. **L'opinione**
 - 32. **Qualità trasporti**
 - 33. **Fisco**
 - 35. **Sicurezza e ambiente**
- 36. **DAL TERRITORIO**
 - 36. **Qui Piemonte**
 - 37. **Qui Liguria**
 - 38. **Qui Lombardia**



TN 1/2015 • Anno XVII

Aut. Trib. di Cuneo n. 535 dell'11/12/2000
Iscrizione al ROC n. 24934

Testata associata all'Unione
Stampa Periodica Italiana

Proprietario ed Editore
DG Consulting s.c.

Coeditore
Alpina Edizioni s.c.

Direttore Responsabile
Secondo Sandiano

In redazione
Francesca Vinai,
Elisa Galvagno, Fabio Rubero,
Fabrizio Civallo, Gabriella Tomasi

Collaboratori
Davide Calvi, Antonio Dileo,
Roberto Gianusso, Paolo Giolitti,
Giuliano Latuga, Giorgio Pasetti,
Aurelio Prisco, Giancarlo Tavella

Amministrazione
Ilaria Ponzo, Marcella Farina

Redazione e pubblicità
Corso Soleri 3, 12100 Cuneo
Tel.: 0171 412816 • Fax: 0171 426964
Email: info@trasportonotizie.com

Stampa
Tipolitografia Europa - Cuneo

Web e pagine social
 trasportonotizie.com
 TN - Trasportonotizie
 NotizieTN

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

EDITORIALE

Fabio Rubero



NEVICA, AUTOTRASPORTO LADRO!

Nei primi giorni del mese di febbraio, il nostro paese è stato avvolto da una "tanto attesa" coltre bianca.

Evocata da mesi dalle stazioni scittiche che hanno finalmente potuto iniziare, comunque troppo tardi, a svolgere il proprio lavoro, attesa dai bambini che hanno potuto festeggiare il Carnevale facendo pupazzi e lanciandosi palle di neve e, perchè no, dagli innamorati perchè vuoi mettere San Valentino su sfondo bianco?

Non propriamente desiderata invece, perchè il copione alla fine è sempre lo stesso, dagli autotrasportatori che, ancora una volta sono stati costretti a passare ore ed ore all'adiaccio, fermati e fermi in aree autostradali in conseguenza di provvedimenti spesso ingiu-

stificabili ed incomprensibili poichè adottati in zone in cui la neve non si è vista o si è solo intravista.

La nevicata dei primi giorni di febbraio era stata unanimemente annunciata, con chirurgica precisione anche nei tempi, dagli addetti alle previsioni ed è per questo che risulta ancor più incomprensibile perchè non si sia fatto nulla, avendone il tempo necessario, per consentire a tutti di poter viaggiare e svolgere il proprio lavoro.

Si è preferito, ancora una volta, adottare unilateralmente un provvedimento "di comodo" senza coinvolgere la controparte che, ancora una volta, si è vista costretta a dover pagare (economicamente e non solo) l'inefficienza infrastrutturale di un paese che, eufemisticamente, non la ama.



Francesca Vinai

Autotrasporto riformato

Le novità 2015 in pillole

È entrata in vigore il 1° gennaio scorso la Legge di Stabilità 2015 (L. 190/2014). Confermati i provvedimenti per l'auto-

trasporto inseriti nel testo di legge dal Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, di cui vi avevamo dato qualche anticipazione sullo scorso numero.

Ecco di seguito un riassunto di tutte le nuove misure che riformano il comparto, di cui trovate maggiori dettagli su trasportonotizie.com.

Stanziamiento fondi al settore

La Legge di Stabilità ha stanziato **250 milioni di euro annui** a decorrere dall'anno 2015, per interventi in favore dell'autotrasporto.

In tal modo le risorse al settore **diventano strutturali**, ossia non saranno più ricontrattate ogni anno da Governo e associazioni di categoria. La Stabilità 2015 prevede anche che una quota non superiore al 20% di tali fondi - da ripartire con apposito Decreto - sia destinata alle imprese che attuano processi di **aggregazione e ristrutturazione aziendale**, al fine

di razionalizzare il comparto dell'autotrasporto italiano, favorendone la competitività.

Già a fine gennaio è stato raggiunto l'accordo tra Governo e associazioni degli autotrasportatori presenti al Comitato centrale dell'Albo per la ripartizione delle risorse a sostegno del settore. Tale ripartizione è stata concordata per un triennio, fatte salve verifiche annuali dell'efficacia delle spese.

Quest'anno i 250 milioni di euro saranno così destinati:

- riduzione compensata dei pedaggi autostradali: **120 milioni**;
- deduzione forfettaria delle spese non documentate: **60 milioni**;
- interventi ed investimenti finalizzati allo sviluppo di intermodalità e logistica e alla realizzazione di processi di ristrutturazione e aggregazione: **40 milioni**;
- restituzione del contributo al SSN pagato sui premi di assicurazione RCA: **20 milioni**;
- finanziamento dei progetti di formazione professionale: **10 milioni**.

Scheda di trasporto soppressa

È **abolita la scheda di trasporto**, il documento istituito nel 2009, che identificava tutti i soggetti coinvolti nella filiera del trasporto, utile per accertare le responsabilità in capo a vettore, committente, caricatore e proprietario della merce.

Dunque, dal 1° gennaio gli organi di polizia non possono più chiedere ai conducenti di autocarri di esibire la scheda di trasporto.

Resta, invece, **in vigore l'obbligo di tenere a bordo la documentazione della merce per finalità fiscali, di sicurezza o per altre finalità** (documenti per trasporto rifiuti, anima-

li vivi, carburanti, merci pericolose, ecc.), come ha specificato una circolare del Ministero dell'Interno.

Resta anche **l'obbligo per il vettore di conservare a bordo le istruzioni trasmesse dal committente** in merito all'esecuzione della prestazione del trasporto, in modo da consentire l'applicazione delle norme sulla responsabilità del committente o del vettore per le violazioni commesse durante l'effettuazione del trasporto. Infatti, è in tali istruzioni a bordo veicolo che le forze dell'ordine possono rintracciare le generalità del committente.

Se dal 1° gennaio non può essere applicata nessuna multa per mancanza a bordo della scheda di trasporto, **le sanzioni comminate entro il 31 dicembre 2014 restano valide ed efficaci**, "anche se non ancora notificate o estinte per pagamento".

Infine, quando si stipuli un contratto non scritto, il committente non può più essere sanzionato se non consegna al vettore la dichiarazione scritta con cui dichiara di aver preso visione della carta di circolazione del veicolo o di altra documentazione da cui risulti il numero di iscrizione del vettore all'Albo degli autotrasportatori.

Addio costi minimi

Dopo la sentenza della Corte di Giustizia europea che a settembre 2014 ha bocciato il regime italiano dei costi minimi di esercizio, la Legge di Stabilità 2015 lo abolisce completamente.

Continueranno ad essere pubblicate sul sito web del Ministero dei Trasporti le tabelle aggiornate - sulla base del prezzo medio del gasolio rilevato mensilmente dal Ministero dello Sviluppo economico - ma si tratterà soltanto

di valori indicativi di riferimento per i costi di esercizio e non di tariffe obbligatorie.

Insomma, è ripristinata l'**autonomia negoziale nella determinazione di prezzi e condizioni** del contratto di trasporto, anche quando stipulato in forma non scritta, con un solo vincolo per vettore e committente: fissare prezzi e condizioni che garantiscano un **adeguato livello di sicurezza stradale e sociale**.

Prezzi del trasporto

Nel caso di **servizi di autotrasporto effettuati in un arco temporale superiore a trenta giorni**, il costo del trasporto deve essere adeguato sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio, purché superiore del **2%** il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato.

Analogo meccanismo si applica in caso di variazioni dei pedaggi autostradali italiani.

Nuova disciplina della subvezione

Dal 1° gennaio 2015 si considera **vettore** anche l'impresa iscritta all'Albo autotrasportatori associata ad una cooperativa, aderente ad un consorzio o parte di una rete di imprese, se esegue prestazioni di trasporto che gli sono state affidate dal raggruppamento cui aderisce.

Rientra nella definizione di **committente** anche l'impresa iscritta all'Albo autotrasportatori che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto.

È **sub-vettore** l'impresa di autotrasporto iscritta all'Albo - o non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività

di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano - che svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore.

A partire da inizio anno, il vettore incaricato del servizio di trasporto può avvalersi di sub-vettori solo nel caso in cui, al momento di stipulare il contratto con il committente o nel corso dell'esecuzione della prestazione, **le parti concordino di ricorrere alla subvezione**. In caso di impiego di un sub-vettore senza il consenso del committente, quest'ultimo può risolvere il contratto per inadempimento, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite.

Il vettore che affida il trasporto ad un

sub-vettore ha l'obbligo di verificare la regolarità del sub-vettore in materia retributiva, assicurativa e previdenziale, al pari di un committente.

Il sub-vettore non può a sua volta affidare il trasporto ad un altro sub-vettore, pena la nullità del relativo contratto.

Vi è una sola eccezione: se il vettore effettua **trasporti di collettame con rottura del carico** - ossia fa viaggiare su un unico mezzo un insieme di merci di clienti diversi, ciascuna di peso non superiore ai 50 quintali, per poi scaricarle dal veicolo e caricarle separatamente su altri mezzi - può avvalersi di uno o più sub-vettori dopo ogni rottura del carico.



Localizza i tuoi mezzi ovunque siano.

Controlla e Risparmia Con Wi-Tek Group.

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

a partire da 0,49€

Richiedi una prova gratuita per 30 Giorni senza impegno.

0172-1918222 www.wi-tek.it info@wi-tek.it

Wi-Tek Group è un marchio registrato di Wi-Tek Group S.p.A. - Wi-Tek Group è un marchio registrato di Wi-Tek Group S.p.A.

Wi-Tek

www.wi-tek.it

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

Verifica di regolarità del vettore

Dallo scorso 1° gennaio, **il committente ha l'obbligo di verificare il regolare adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi da parte del vettore**, prima di stipulare il contratto di trasporto. Allo scopo, deve acquisire dal vettore l'apposita attestazione - di data non anteriore a 3 mesi - rilasciata dagli enti previdenziali, da cui risulti che l'azienda di autotrasporto è in regola con il versamento di retribuzioni e contributi assicurativi e pre-

videnziali. Entro il prossimo 1° luglio, il Comitato centrale dell'Albo autotrasporto istituirà una sezione *ad hoc* sul portale web dell'Albo, accedendo alla quale il committente potrà controllare la regolarità del vettore cui intende affidare il servizio di trasporto. Se non esegue la verifica di regolarità, il committente è obbligato in solido con il vettore a pagare - entro un anno dalla cessazione del contratto - le retribuzioni spettanti ai

lavoratori dell'impresa di autotrasporto, i contributi previdenziali e i premi assicurativi dovuti limitatamente alle prestazioni di trasporto merci ricevute. In caso di contratto stipulato in forma non scritta, il committente che non esegue la verifica si assume anche gli **oneri relativi alle violazioni degli obblighi fiscali e del codice della strada**, eventualmente commesse dal vettore nell'effettuare il servizio di trasporto per suo conto.

Rimborso accise sul gasolio

Anche per quest'anno e per i prossimi tre è scongiurato il taglio agli stanziamenti pubblici destinati al credito d'imposta relativo all'agevolazione sul gasolio per autotrazione degli autotrasportatori. Infatti, anziché essere operativa dal 2015 - come prevedeva la Legge di Stabilità dello scorso

anno - entrerà in vigore **solo dal 2019 la riduzione del 15% delle restituzioni delle accise** pagate dai trasportatori al momento di acquistare gasolio. Ma dal 1° gennaio di quest'anno restano **esclusi dal beneficio i veicoli più inquinanti**, ossia quelli di **categoria Euro 0 e inferiore**.

Controversie

Prima di procedere in giudizio con una controversia sul contratto di trasporto, **è obbligatorio effettuare un tentativo di mediazione assistita da uno o più avvocati**. La negoziazione può anche essere assistita dalle **associazioni di categoria** cui le imprese aderiscono, a condizione che le parti lo abbiano previsto con accordo o nel contratto.

Dimostrazione dell'idoneità finanziaria

Dal 1° gennaio 2015 le nuove imprese di autotrasporto che intendono presentare domanda per l'accesso alla professione possono dimostrare il requisito dell'idoneità finanziaria tramite **assicurazione RC professionale soltanto per i primi due anni di esercizio della professione**. Dal terzo anno sarà ammessa unica-

mente un'**attestazione rilasciata da un revisor contabile** o una **garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa**. Nel caso di imprese che abbiano presentato domanda di autorizzazione o siano state autorizzate all'esercizio della professione entro il 31 dicembre 2014, ricorrendo a polizze RC profes-

sionale per dimostrare l'idoneità finanziaria, tali polizze restano valide fino alla loro scadenza, senza possibilità di tacito o espresso rinnovo. In seguito, sarà escluso anche per tali imprese il ricorso all'assicurazione di responsabilità professionale per la dimostrazione del requisito in oggetto.



ASSOTRASPORTI
RILASCIA

POLIZZE RC PROFESSIONALE nei nuovi termini stabiliti dalla legge
POLIZZE FIDEIUSSORIE per attestazioni della capacità finanziaria



199.302013 • 348.8827231
info@assotrasporti.eu

UNA RETE IN CRESCITA SEMPRE AL TUO FIANCO

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

PROSSIME
APERTURE

RT CENTER
TORINO

RT CENTER
PARMA

I NUOVI
CENTRI DI VENDITA,
ASSISTENZA
E RICAMBI DI
RENAULT TRUCKS

RENAULT
TRUCKS

INFORMAZIONI:
info.rtc@renault-trucks.it



Divieti di circolazione 2015

Oltre 100 ore di guida in più per gli autotrasportatori

Il calendario 2015 dei divieti di circolazione per i mezzi pesanti, definito nel dicembre scorso con Decreto del Ministro dei Trasporti, prevede un consistente taglio delle ore di divieto per i veicoli di massa superiore alle 7,5 tonnellate fuori dai centri abitati. Le giornate interessate da divieti di circolazione passano dalle 78 del 2014 a 74. In termini di ore di divieto, dalle 1096 in vigore lo scorso anno si passa alle 991 ore del 2015.

Continua così la riduzione dei divieti di circolazione in atto da alcuni anni a questa parte: le 1104 ore del 2013 si sono ristrette a 1096 nel 2014, fino a scendere sotto la soglia delle 1000 ore nel 2015. In un solo anno **gli autotrasportatori guadagnano 105 ore di guida in più sulla rete stradale del nostro Paese**.

Le modifiche più significative al calendario dei divieti si registreranno la prossima estate. Si riduce di un'ora il divieto a transitare nelle **domeniche dei mesi estivi**, per cui i trasportatori potranno riprendere la marcia dopo lo stop domenicale già alle 22, anziché alle 23.

Alle pagine 26 e 27 trovate il **commento del mondo associativo al nuovo calendario dei divieti di circolazione**

Ma soprattutto, nei **sabati di luglio e di fine agosto**, la fascia oraria di divieto si ridurrà di ben sette ore: dalla fascia 7-22 in vigore lo scorso anno si passerà all'orario di divieto 8-16.

Le novità non finiscono qui. Sono state apportate alcune **modifiche alle deroghe ai divieti di circolazione**.

Rientrano nei casi di deroga - ossia possono viaggiare anche in presenza di divieto di circolazione - le autocisterne adibite al trasporto di alimenti per animali da allevamento (articolo 3, comma 1, lettera o) e i veicoli o complessi di veicoli adibiti al trasporto di uova da cova con specifica attestazione all'interno della scheda di trasporto o del documento equipollente (articolo 3, comma 1, lettera n).

Non si applica, inoltre, il divieto di cir-

colazione ai veicoli che fanno rientro alle sedi dell'impresa intestataria degli stessi. Più precisamente, la deroga al divieto di circolazione, che riguardava già la sede principale dell'impresa, si estende alle sue sedi secondarie, purché i veicoli, nel momento in cui scatta l'inizio del divieto, si trovino ad una distanza non superiore a 50 km da tali sedi e non percorrano tratti autostradali (articolo 3, comma 2, lettera b).

Per i veicoli provenienti o diretti all'e-

Su trasportonotizie.com trovate maggiori dettagli sui divieti in vigore quest'anno, con deroghe ed eccezioni. Allegato alla rivista trovate il **calendario 2015 dei divieti nel comodo formato pieghevole da tenere a bordo**.



NOLEGGIO A BREVE E A LUNGO TERMINE

CUNEO RENT

via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggior@cuneorent.it

Partner di

LeasePlan

It's easier to leaseplan

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

stero o in Sardegna, restano valide le deroghe degli scorsi anni. In più, per i veicoli circolanti in Sardegna e in Sicilia e provenienti da altre parti d'Italia, la deroga già applicata per il semirimorchio - ossia l'inizio del divieto posticipato di 4 ore - è estesa al trattore stradale, anche

quando quest'ultimo non provenga dalla rimanente parte del territorio nazionale. Infine, è introdotta a titolo sperimentale una deroga che consente la circolazione, pur in presenza di divieto, ai veicoli e complessi di veicoli carichi impiegati in trasporti combinati strada-rotatoria o stra-

da-mare, purché siano muniti di idonea documentazione attestante destinazione o provenienza del carico e di prenotazione o biglietto di imbarco e purché siano in un raggio di 150 km dal porto o dalla stazione ferroviaria di imbarco o sbarco (articolo 3, comma 3).

Sistri, da aprile sanzioni per chi non si iscrive Ma continua a sopravvivere il sistema cartaceo tradizionale

È ufficiale. L'applicabilità delle sanzioni comminate per le violazioni del Sistri - il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti - è posticipata di un anno, come vi avevamo annunciato sullo scorso numero.

È, infatti, entrato in vigore il Decreto-Legge 192/2014, cosiddetto Milleproroghe, il quale prevede che fino al 1° gennaio 2016 non saranno applicate le sanzioni previste per le violazioni connesse al Sistri.

Il Milleproroghe ha così congelato per un nuovo anno l'effettiva operatività del sistema telematico, dopo che l'applicabilità delle relative sanzioni era già stata rinviata prima a luglio 2014, poi a gennaio 2015. Ciò significa che **fino al 31 dicembre 2015 continueranno ad applicarsi gli adempimenti del tradizio-**



nale sistema di registrazione cartacea. I controlli e le sanzioni continueranno a tenere conto di quanto risultante dai registri di carico e scarico e dai formulari di identificazione dei rifiuti.

I produttori e trasportatori di rifiuti che non rispettano le procedure e gli obblighi del Sistri, ossia che non provvedo-

no a sostituire i formulari su carta con dispositivi elettronici (chiavetta USB e Black Box), non incomberanno in sanzioni per tutto l'anno.

Il Sistri resta, dunque, un sistema virtuale, vivo solo sulla carta. Insomma, un "morto che cammina", per citare Assotrasporti, fra le associazioni di categoria che più si sono mosse contro **un sistema che, pur non funzionando, comporta costi per le aziende.**

Eh sì, perché **dal 1° aprile tutti i soggetti tenuti ad aderire al Sistri saranno puniti in caso di omessa iscrizione al sistema e di mancato versamento del relativo contributo.**

La **multa** per chi, pur dovendo, non si iscrive al sistema o non versa il contributo di iscrizione, varia **da 2.600 a 15.500 euro**. In caso di rifiuti pericolosi, la sanzione cresce vertiginosamente, variando **da 15.500 a 93.000 euro**.

Un vero paradosso: il sistema è inattivo, tanto che il Governo ha prorogato all'inizio del 2016 l'applicabilità delle sue sanzioni, eppure le aziende di autotrasporto (e non solo) avranno l'obbligo di mettersi in regola con l'iscrizione e il pagamento dei contributi Sistri, con salatissime multe in vigore per i trasgressori.

Una videoinchiesta sul Sistri

A fine dicembre il **Corriere della Sera** ha pubblicato sul proprio sito web corriere.it una **videoinchiesta sugli scandali e sulle inefficienze del Sistri**, cui ha contribuito anche un'associazione degli autotrasportatori, Assotrasporti.

Intervistato da Amalia De Simone del Corriere, il **Presidente Assotrasporti Secondo Sandiano** riassume così la vicenda del sistema di tracciabilità elettronica dei rifiuti: **"Il Sistri è nato per essere un sistema moderno, all'avanguardia, che avrebbe dovuto sostituire tutti gli adempimenti cartacei e manuali, ma ad oggi è fine a se stesso. È un sistema sconnesso: qualcuno lo usa, qualcuno no. Secondo i verbali del Ministero, gli utilizzatori sono 6.000 su 14.000 obbligati"**.

Ricordiamo che Assotrasporti, capofila di un gruppo di associazioni vicine ai trasportatori medio-piccoli, è stata la prima a denunciare i malfunzionamenti del sistema "zombie", chiedendone la **sospensione per il tempo tecnico necessario a renderlo efficace**. Da qui il lancio della campagna web **#StopSistri**, con cui gli utenti di Facebook e Twitter possono sostenere l'iniziativa e contribuire attivamente con propri suggerimenti.

Patenti superiori, da marzo esami al PC

Ecco cosa cambia con i nuovi quiz

Dal 2 marzo 2015, gli esami di teoria per il conseguimento delle patenti di guida superiori - delle

categorie C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE - si svolgono con il **nuovo sistema informatizzato**.

Si tratta di quiz specifici, diversi per ogni categoria di patente per la quale ci si candida. Ciascun questionario viene estratto, secondo un criterio di casualità, da un database predisposto dal Dipartimento dei trasporti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per ogni domanda il candidato deve barrare la lettera V o F a seconda che la consideri vera o falsa.

Tutti i parametri connessi ai nuovi esami informatici, quali il numero di domande, il numero massimo di errori ammessi e la durata di ciascuna prova, sono indicati in un Decreto del Ministero dei Trasporti pubblicato nel dicembre 2014. Li trovate riassunti nella **tabella a fianco**.

Restano escluse dalla nuova normativa alcune tipologie di patenti superiori, per le quali le prove teoriche continuano a svolgersi con il **tradizionale sistema orale**, anziché prevedere la modalità informatizzata e le specifiche sopra descritte.

In dettaglio, rimangono orali gli esami per ottenere l'estensione E delle patenti C e D, ossia per conseguire le patenti CE e DE, per chi ha acquisito la C e la D prima del 2 marzo 2015.

Resta orale anche l'esame per l'estensione dalla patente C1 con codice unionale 97 (non professionale) alla C1 (professionale).

Categoria di patente da conseguire	Esame teorico		
	Numero domande	Numero massimo errori ammessi	Durata (minuti)
C o CE	40	4	40
C1 o C1E	20	2	20
C1 o C1E non professionali	10	1	20
C o CE (per chi ha già C1)	20	2	20
D1 o D1E	20	2	20
D e DE (per chi ha già D1)	20	2	20
D e DE	40	4	40



Idoneità professionale, validi i vecchi attestati di frequenza ai corsi

Come noto, nel luglio 2013 sono entrate in vigore le novità sui quesiti e sulle materie delle prove di esame per il conseguimento dell'idoneità professionale, necessaria all'esercizio dell'attività di autotrasporto merci in conto terzi (Decreto dirigenziale 79/2013).

Secondo quanto stabilito dal Decreto, il 1° ottobre 2013 sono iniziati i corsi basati sui programmi relativi ai nuovi

quesiti e tipi di esercitazione.

Dal 1° gennaio 2014 le competenti Commissioni di esame applicano i nuovi quesiti e tipi di esercitazione ai candidati che abbiano frequentato corsi autorizzati dopo il 1° ottobre 2013.

A **chi ha seguito corsi di preparazione iniziati prima del 1° ottobre 2013** - in base a quanto previsto dal Ministero dei trasporti - è stata data

la facoltà, fino al 31 dicembre 2014, di sostenere le prove con i vecchi quesiti e i tipi di esercitazione. **Dal 1° gennaio 2015 le Commissioni di esame non possono più organizzare le vecchie prove d'esame.**

A fine gennaio sono giunte ulteriori precisazioni dal Ministero sulla **validità degli attestati di frequenza ai corsi di preparazione all'esame di idoneità profes-**

ionale, iniziati prima del 1° ottobre 2013 (vecchi quiz e tipi di esercitazione).

I candidati che siano ancora in possesso degli attestati di frequenza ai corsi di preparazione ai vecchi quiz e tipi di esercitazione potranno **accedere fino al 31 dicembre 2016 agli esami per conseguire l'idoneità professionale, sostenendo le prove con i nuovi quiz e tipi di esercitazione.**

Autostrade d'Italia sempre più care

Non si arresta il rialzo dei pedaggi

Dal inizio anno viaggiare in autostrada è ancora più caro che nel 2014.

Nonostante i prezzi in discesa da alcuni mesi a questa parte, il 2015 si apre senza smentire la "tradizione" che vuole ogni anno pedaggi autostradali in rialzo.

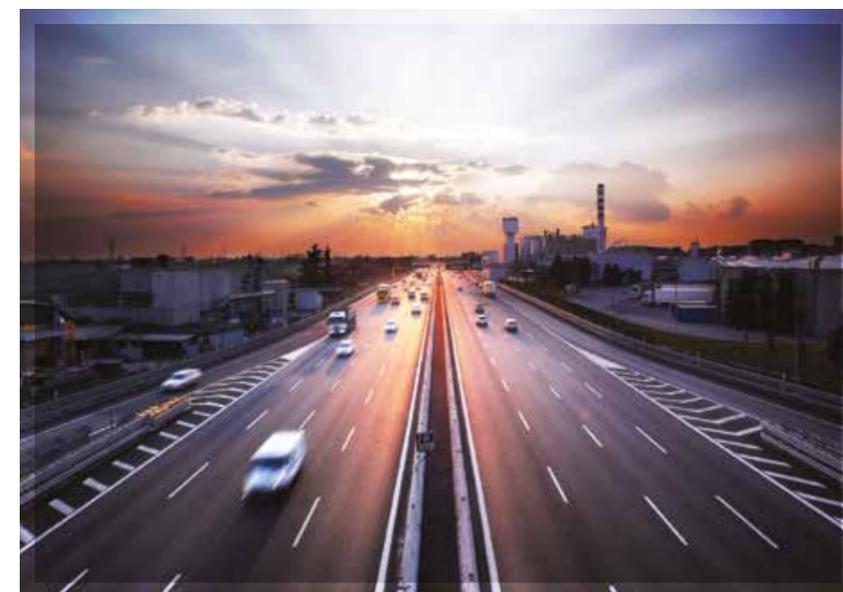
D'altra parte, il Governo - come tiene a sottolineare il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi - non può imporre dall'alto il congelamento delle tariffe, in quanto stabilite in via concordata con le singole concessionarie delle autostrade.

Così, dopo i gravosi rincari del 2014 - quando i pedaggi autostradali subirono una maggiorazione media del 3,9%, con picchi superiori all'8% in alcune tratte del Nord-Est e del Centro - le tariffe crescono ancora.

L'aumento medio per l'intera rete è pari all'1,32%.

Più in dettaglio, non si registra rispetto allo scorso anno **nessuna variazione tariffaria** per:

- Autostrada Asti-Cuneo
 - Autostrada del Brennero
 - Consorzio Autostrade Siciliane
 - Autostrade Centro Padane
 - Autostrade Meridionali (SAM)
- Autostrade per l'Italia ha aumentato sulla propria rete i pedaggi dell'**1,46%**. Tutte le altre società concessionarie



hanno ottenuto un aumento dell'**1,5%**. Soddisfatto il Ministro dei trasporti Lupi, secondo il quale l'incremento delle tariffe, come promesso a dicembre, è stato contenuto entro la soglia dell'1,5%, ossia al di sotto dell'inflazione programmata.

Una "calmierizzazione degli adeguamenti tariffari" che sarà utile a superare questa difficile congiuntura economico-finanziaria.

Tuttavia, a ben vedere il tasso di inflazione programmata (1,5%) risulta ben

superiore all'inflazione reale, pari allo 0,2% nel 2014 e prevista allo 0,6% nel 2015.

Ciò significa che **anziché seguire e adeguarsi all'aumento del livello generale dei prezzi, le tariffe autostradali - con il loro +1,32% - crescono ben più in fretta e molto più di quanto non faccia il costo della vita.**

Ricordiamo infine che gli **sconti sino al 20% concessi ai pendolari** resteranno operativi sulle autostrade italiane per tutto il 2015.



Volvo Truck Center

Via Colle Nava, 44
Magliano Alpi (CN)
Tel. 0174622601

Via Laghi di Avigliana, 113
Busca (CN)
Tel. 0171946747

Strada Ronco, 19
Tortona (AL)
Tel. 0131862618

Volvo Trucks. Driving Progress



Austria, bollino euro a bordo camion Scatta l'obbligo con multe salate

Dal 1° gennaio, i veicoli industriali in transito nei Länder di Vienna e della parte orientale della Bassa Austria hanno l'obbligo di esporre sul parabrezza il **contrassegno che indica la classe ambientale** di appartenenza del mezzo, **Euro 2 o superiore**. Ricordiamo, infatti, che in queste regioni è vietata la circolazione degli autocarri **Euro 0** già dal luglio 2008 e dei veicoli pesanti **Euro 1** dal luglio 2014. Il divieto si estenderà anche ai veicoli Euro 2 dal 1° gennaio 2016. **I contrassegni da esporre** - di colore diverso a seconda della categoria ecologica: rosso per gli Euro 2, giallo per gli Euro 3, verde per gli Euro 4, azzurro per gli Euro 5 e viola per gli Euro 6 - **sono**

reperibili soltanto in Austria presso gli uffici degli Automobil Club (Öamtc e Arbo), le officine di revisione e i punti del Tüv Austria. Gli autotrasportatori che circolano sprovvisti del bollino Euro a bordo rischiano una **multa fino a 2.180 euro**. L'obbligo di munirsi di tale adesivo si applica anche nelle seguenti tratte:

- la parte terminale dell'autostrada A2 Südbahn, sino al confine italiano;
- la superstrada S1 Wiener Außerring Schnellstraße, che collega le autostrade A2 e A4, in direzione della Repubblica Slovacca e dell'Ungheria;
- l'autostrada A4 Ostautobahn in direzione Budapest e Bratislava;
- le autostrade A22 ed A23.



Rialzo pedaggi austriaci

Dallo scorso 1° gennaio in Austria sono aumentate le tariffe autostradali per gli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate.

Il rincaro si aggira intorno al 2%.

Come gli anni scorsi, i pedaggi per i mezzi pesanti variano in funzione del numero degli assi e della classe Euro del veicolo. Ecco le tariffe in vigore da inizio anno:

- Gruppo A (veicoli **Euro 6**):
 - **2 assi:** 0,156 euro/km
 - **3 assi:** 0,2184 euro/km
 - **4 e più assi:** 0,3276 euro/km
- Gruppo B (veicoli **EEV**):
 - **2 assi:** 0,170 euro/km
 - **3 assi:** 0,2380 euro/km
 - **4 e più assi:** 0,3570 euro/km
- Gruppo C (veicoli **Euro 4 e 5**):
 - **2 assi:** 0,188 euro/km
 - **3 assi:** 0,2632 euro/km
 - **4 e più assi:** 0,3948 euro/km
- Gruppo D (veicoli **Euro 0, 1, 2 e 3**):
 - **2 assi:** 0,211 euro/km
 - **3 assi:** 0,2954 euro/km
 - **4 e più assi:** 0,4431 euro/km

Sconto sui pedaggi autostradali 2012 Fondi sbloccati e nuove percentuali di riduzione

Durante l'ultima riunione del 2014, il Comitato centrale dell'Albo ha sbloccato i fondi destinati al rimborso dei pedaggi autostradali pagati dai trasportatori nel 2012. Ha autorizzato l'impiego di circa **164 milioni di euro per il pagamento delle riduzioni dei pedaggi 2012**, a fronte degli oltre 235 milioni che sarebbero stati necessari per soddisfare tutte le richieste di rimborso dei pedaggi pagati dalle imprese nel corso di quell'anno. Date le minori disponibilità economi-

che, **il Comitato centrale ha dovuto aggiornare al ribasso le percentuali di sconto**, applicabili ai diversi scaglioni di fatturato annuo in pedaggi:

Fatturato annuo	Percentuale di riduzione prevista in origine	Percentuale di riduzione effettiva
da 200.000 a 400.000 €	4,33 %	3,0185 %
da 400.001 a 1.200.000 €	6,50 %	4,5313 %
da 1.200.001 a 2.500.000 €	8,67 %	6,0441 %
da 2.500.001 a 5.000.000 €	10,83 %	7,5498 %
oltre 5.000.000 €	13 %	9,0626 %

GENTE IN MOVIMENTO

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



INTERAGISCI CON LA COMMUNITY ONLINE

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

REGALA UNA COPIA OMAGGIO DEL MAGAZINE

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

www.genteinmovimento.com | redazione@genteinmovimento.com

f genteinmovimento | b genteinmov | in Gente in Movimento

Multe stradali senza frontiere Viciniissimo il sì definitivo dell'Europa

Dopo la battuta d'arresto del maggio 2014, riprende e si avvia a conclusione l'iter di approvazione della Direttiva comunitaria sulle multe stradali europee.

Si tratta del provvedimento - da recepire in ogni Stato membro dell'Unione europea - che realizza la **parità di trattamento tra veicoli nazionali e immatricolati all'estero, in materia di sanzioni per infrazioni stradali.**

In che modo? Assicurando lo scambio transfrontaliero dei dati del conducente che commette un'infrazione in uno Stato membro diverso da quello in cui il suo veicolo è stato immatricolato.

Insomma, **tolleranza zero** per chi infrange le regole basilari per la sicurezza

stradale, che siano **targhe straniere in Italia o targhe italiane nel resto d'Europa.** In particolare, **saranno oggetto di sanzione in tutti gli Stati UE le seguenti violazioni alla sicurezza stradale:**

- eccesso di velocità;
- guida in stato di ebbrezza;
- guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti;
- mancato arresto al semaforo rosso;
- mancato uso della cintura di sicurezza o del casco protettivo;
- circolazione su una corsia vietata;
- uso indebito di telefono cellulare o altri dispositivi di comunicazione durante la guida.

Ricordiamo che nel maggio dell'an-

no scorso la Corte di giustizia europea annullò per un vizio di impostazione formale la Direttiva 2011/82/UE che agevolava l'applicazione delle sanzioni commesse dai veicoli con targa straniera.

Da qui la necessità di riscriverla.

Lo scorso 11 febbraio il Parlamento europeo in seduta plenaria ha approvato in prima lettura **le nuove disposizioni, che saranno estese entro due anni anche ai Paesi che sinora ne erano rimasti fuori, ossia Regno Unito, Irlanda e Danimarca.**

Resta ora un ultimo passaggio necessario all'entrata in vigore della nuova Direttiva comunitaria, il via libera formale del Consiglio dei Ministri UE.

Germania, salario minimo obbligatorio Si applica anche per i trasportatori stranieri

In Germania il 1° gennaio è entrata in vigore la normativa sul salario minimo, volta a garantire ai lavoratori subordinati di ogni settore che operano in territorio tedesco una retribuzione almeno pari a 8,50 euro lordi all'ora. La norma è stata pensata per essere

applicata indistintamente a tutti i dipendenti, compresi quelli di imprese estere che lavorano o transitano in Germania. Dunque il minimo salariale, secondo quanto previsto dalla legge, deve imporsi anche nel caso di trasporti effettuati in regime di cabotaggio e di

trasporti internazionali in transito o con origine o destinazione in Germania. In realtà, il Governo tedesco ha precisato che **per ora la norma sulla retribuzione minima garantita di 8,5 euro/ora non si applica ai vettori stranieri che si limitano a transitare in territo-**

rio tedesco.

La temporanea sospensione delle disposizioni per i trasportatori esteri in transito è dovuta all'apertura di un procedimento preliminare da parte della Commissione europea, che intende verificare la compatibilità della nuova legge tedesca con la normativa comunitaria. La risposta della Commissione UE è attesa tra aprile e giugno.

Sino ad allora il **salario minimo** non si applicherà ai camionisti di altri Paesi in transito sulle strade tedesche, mentre **deve essere applicato ai trasportatori stranieri che effettuano carico o scarico in Germania o eseguono trasporti in regime di cabotaggio.**

Le sanzioni per i trasgressori possono arrivare a **500.000 euro.**

La norma tedesca nasce per **contrastare il dumping sociale e la concorrenza sleale dei Paesi dell'Est europeo,** dove i

salari sono molto inferiori.

Resta però il fatto che i nuovi obblighi moltiplicano gli **adempimenti burocratici per i trasportatori esteri.** Infatti, da inizio anno un'azienda di trasporto italiana che opera in Germania deve notificare alla dogana tedesca il rispetto del minimo salariale di 8,5 euro/ora per i propri dipendenti. Allo scopo, prima di effettuare il trasporto in Germania deve comunicare alla Bundesfinanzdirektion ovest di Colonia:

- dati dell'impresa e del lavoratore (nome e data di nascita);
- data di inizio e durata prevista del trasporto in Germania;
- indirizzo presso cui è reperibile la documentazione del trasporto;
- lettera attestante la prova del pagamento del salario minimo.

Questa documentazione, da presentare in lingua tedesca, può contenere l'elenco



dei trasporti previsti fino a sei mesi. Al termine dell'operazione di trasporto, l'autista deve registrare l'attività svolta in territorio tedesco (inizio, durata e termine) entro sette giorni dalla fine del trasporto e tale documentazione va conservata per almeno due anni.

UE, il programma 2015 per i trasporti Nuove norme per l'accesso alla professione?

La Commissione europea ha stilato il proprio programma di lavoro 2015, un elenco di 79 azioni che intende portare avanti nel corso dell'anno. Le linee guida adottate interessano anche la politica dei trasporti. Vediamo in dettaglio quali sono gli otto punti del programma riguardanti questo comparto.

Innanzitutto, nel 2015 la Commissione lavorerà alla semplificazione dei Regolamenti comunitari 1071/2009 e 1072/2009, che disciplinano rispettivamente i **requisiti per l'esercizio dell'attività di autotrasportatore e l'accesso al mercato internazionale dell'auto-**

trasporto merci.

Obiettivo della Commissione europea è di facilitare l'applicazione delle regole da parte degli Stati membri, in modo che siano attuate in maniera uniforme sull'intero territorio dell'Unione europea. Inoltre, le nuove modifiche ridurranno gli oneri amministrativi per la pubblica amministrazione e per gli operatori privati.

La Commissione intende poi abrogare alcuni atti normativi, considerati ormai obsoleti e dunque non più necessari. Intende, inoltre, sottoporre a esame e ad eventuale revisione diverse Direttive comunitarie sui trasporti, con l'obiettivo

di semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente.

Tra le disposizioni interessate:

- la Direttiva 92/106/CEE, che stabilisce norme comuni per alcuni **trasporti di merci combinati strada-ferroviamare-vie navigabili** fra Stati membri dell'UE;
- la Direttiva 2009/33/CE, che promuove lo sviluppo di **tecnologie pulite e a basso consumo energetico per i veicoli adibiti al trasporto su strada;**
- la Direttiva 2004/54/CE, che fissa i requisiti minimi di sicurezza nelle gallerie della rete stradale transeuropea.

SOGGETTO ABILITATO DAL MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI

**VERIFICHE PERIODICHE A NORMA DI LEGGE
su apparecchi di sollevamento persone, materiali, gas vapore e riscaldamento**

- **Piemonte:** Cuneo, Via Statuto 6 - Tel. 0171.630957
- **Lombardia:** Como, Via Bellinzona 39 - Tel. 031.2241105
- **Veneto:** Vicenza, Via Zamenhof 817 - Tel. 0445.550626
- **Emilia Romagna:** Modena, Viale Virginio 58/C - Tel. 0171.630957
- **Lazio:** Roma, Via Zoe Fontana 220 - Tel. 06.41531250

• Cell. 348.1860157 • Web: www.avsrl.it • Email: info@avsrl.it

Autobrennero, eurovignetta in arrivo?

Potrebbe essere presto applicata sull'autostrada **A22** del Brennero una **"eurovignetta" per i mezzi pesanti che trasportano cose,** ossia un sistema di tassazione volto

a contrastare l'inquinamento arrecato dai veicoli industriali. In sostanza, i mezzi adibiti al trasporto merci che inquinano di più pagheranno tariffe più alte per transitare sull'Au-

tobrennero. Ad annunciarlo, a fine dicembre, è stato Arno Kompatscher, Presidente della Provincia autonoma di Bolzano. La nuova regolamentazione

- che a detta di Kompatscher ha già ottenuto il via libera da Roma - potrebbe essere introdotta nel quadro del rinnovo della concessione per la gestione dell'A22.

Il punto sui rincari delle tariffe in autostrada

On. Liuzzi: "Concessioni autostradali? Una storia infinita..."

Su questo numero ospitiamo l'intervento dell'**On. Mi-rella Liuzzi, componente della IX Commissione Trasporti a Montecitorio.**

Con il decreto legge Milleproroghe è stato ulteriormente prorogato al 30 giugno 2015 il termine, già fissato in precedenza con lo Sblocca Italia, entro il quale i concessionari autostradali potranno proporre modifiche al rapporto concessorio, garantendosi di fatto, la possibilità di **un rinnovo senza gara delle concessioni autostradali.**

Già in occasione della discussione del decreto Sblocca Italia, il gruppo del Movimento 5 Stelle [Ndr: di cui l'On. Liuzzi è portavoce alla Camera] - in buona compagnia in verità: insieme anche all'Authority dei Trasporti, l'Antitrust e perfino Bankitalia - criticò la possibilità di permettere ai concessionari di tratte autostradali nazionali di avviare una procedura di modifica del rapporto concessorio, articolata nelle seguenti fasi:

- entro il 31/12/2014 (ora con il Milleproroghe appunto **entro il 30/06/2015**), il concessionario può avanzare una proposta di modifica del rapporto anche mediante l'unificazione di tratte interconnesse, contigue, ovvero tra loro complementari, ai fini della loro gestione unitaria;
- entro il 31/06/2015 (modificato con il Milleproroghe al **31/12/2015**), lo stesso concessionario provvede alla predisposizione di un nuovo piano economico-finanziario per la stipula di un atto aggiuntivo o di un'apposita convenzione unitaria. Tale piano deve assicurare l'equilibrio economico finanziario, senza oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, e la disponibilità

delle risorse necessarie per la realizzazione degli interventi e il mantenimento di **un regime tariffario più favorevole per l'utenza.**

Il 16 ottobre del 2014, la Commissione europea aveva già contestato la proroga di 18 anni concessa, senza previa gara d'appalto, alla concessionaria responsabile della costruzione e gestione dell'A12 Livorno-Civitavecchia.

Secondo il diritto Ue, la proroga di una concessione equivale a una nuova concessione che può essere aggiudicata solo a seguito di una procedura competitiva di offerte. Ma **i richiami dell'Unione europea non destano troppe preoccupazioni dalle nostre parti.**

Infatti, nonostante ciò, l'attuale Governo, come ha dimostrato il decreto Sblocca Italia, incurante delle censure comunitarie, non ha modificato il *modus operandi* nemmeno con il decreto Milleproroghe.

A ben guardare **la proroga delle concessioni fa il paio con l'aumento indiscriminato dei pedaggi autostradali** e con un incremento continuativo della tariffa media pagata dal consumatore che, negli ultimi dieci anni, ha quasi doppiato la variazione dell'indice dei prezzi al consumo.

Quest'anno l'incremento per i consumatori è stato dell'1,35% mentre nello stesso tempo Autostrade per l'Italia ha ottenuto un incremento medio del 1,47% essenzialmente per la remunerazione di nuovi investimenti, ma che a giugno potrebbero lievitare in attesa

L'On. Liuzzi punta il dito contro la proroga dei contratti con le società concessionarie senza gare d'appalto e l'entrata in vigore degli ennesimi rincari dei pedaggi autostradali.



di ciò che deciderà l'Unione europea in merito al prolungamento delle concessioni. Se l'Europa dovesse considerare la proroga non corretta, poco male: i rincari per gli utenti scatterebbero a partire dall'estate.

Il ministro dei trasporti **Maurizio Lupi** ha dichiarato che ci sono solo due modi per garantire gli investimenti, o aumentando le tariffe o allungando le concessioni.

Eppure basterebbe per il Governo rivedere la politica degli investimenti, autorizzando solo quelli in grado di ripagarsi senza aumento delle tariffe dei pedaggi e non permettere più ulteriori proroghe che avvantaggino solo i grandi gruppi come Gavio, Benetton, le Cooperative di costruzione, il gruppo Astaldi.

Una volta ammortizzati i costi di costruzione, non ci sarebbe più alcun motivo di ricompensare così lautamente i concessionari autostradali e **si potrebbe anche pensare di riaffidare la gestione delle autostrade allo Stato.**

Transpotec Logitec 2015

Cresce l'attesa per il Salone dei trasporti a Verona

Dopo i timidi segnali positivi del 2014 - le immatricolazioni dei veicoli commerciali sono cresciute del 16% in Italia e i truck hanno mostrato una leggerissima risalita dopo anni di segno negativo - **il 2015 si apre con prospettive più incoraggianti.**

È in un momento così delicato, ma ricco di opportunità per gli operatori, che si svolgerà a Verona - **dal 16 al 19 aprile** - l'edizione 2015 del Transpotec Logitec, il Salone dedicato ad autotrasporto e logistica, che raccoglierà queste aspettative con l'**obiettivo di creare progresso.**

Temi centrali della manifestazione, organizzata da Fiera Milano, saranno **ecosostenibilità e sicurezza**, fondamentali per l'avanzamento delle tecnologie del settore. Questi due aspetti richiedono sinergie fra istituzioni, associazioni e privati, per creare occasioni di sviluppo e di risparmio per gli autotrasportatori, in un momento in cui il contenimento dei costi si conferma fondamentale e vincente, ma dev'essere supportato da efficienti strategie di filiera.

Al Transpotec ci si confronterà su tali tematiche con i maggiori interlocutori del settore, attraverso un ricco calendario di **convegni e appuntamenti formativi.**

Non solo. Il Salone offrirà una **vasta panoramica dei prodotti e servizi oggi disponibili**, grazie alla presenza dell'intera filiera - Case produttrici di truck e veicoli commerciali, componentisti e ricambiati, produttori di pneumatici e oli lubrificanti, allestitori, carrozzieri e rimorchiati. È anche previsto uno spazio dedicato all'autobus, agli allestimenti e alla componentistica specifica del comparto. Non mancheranno occasioni di divertimento, grazie alle **associazioni degli appassionati di decorati e veicoli storici.** In più, nell'area esterna saranno disponibili i veicoli delle principali Case per **test drive e prove pratiche su strada.**

Ci saremo anche noi di **TN Trasportnotizie** con un **ricco programma di eventi interni al Salone**

Vi aspettano grandi sorprese...**seguiteci!**

www.trasportnotizie.com

[f](#) TN - Trasportnotizie

[t](#) NotizieTN



Dakar 2015, l'armata Kamaz imbattibile nel rally sudamericano

È la corsa motoristica più entusiasmante e pericolosa al mondo, con oltre **400 piloti** scesi in pista, o meglio "fuori pista", nelle categorie auto, moto, quad e camion. È la Dakar, che si è corsa a gennaio fra **Argentina, Cile e Bolivia.** Tredici tappe fra gli aridi deserti e i saliscendi impervi dell'America latina hanno fatto della Dakar un viaggio lungo **9000 km**, all'insegna dell'avventura estrema, in un susseguirsi di colpi di scena. Nella categoria truck, ad alzare la coppa al cielo sono stati i

piloti russi alla guida di mezzi Kamaz. Nuovo campione è **Mardeev**, argento per **Nikolaev** (già campione 2013) e

bronzo per il campione 2014 **Karginov.**

È l'ennesima vittoria per la **scuderia russa, padrona**



assoluta del rally da ormai sette edizioni, ossia da quando la Dakar si è trasferita in America Latina. Da allora solo piloti Kamaz sono riusciti ad aggiudicarsi la vittoria, in una staffetta di trionfi interrotta solo nel 2012 dall'olandese **De Rooy**, alla guida di un Iveco. Quest'anno la consueta sfida Kamaz - Iveco è stata meno agguerrita del solito, per via dell'incidente di De Rooy nella quarta tappa, che troppo presto l'ha tirato fuori dalla battaglia per la vittoria. Solo un nono posto finale per lui.

LA MIA WEB TV

Sempre disponibile all'indirizzo www.lamiawebtv.it



Renault T

Equilibrio perfetto tra efficienza produttiva e vita a bordo

a cura di Roberto Gianusso

La casa francese ha approfittato dell'adeguamento al **nuovo standard Euro 6** per rinnovare completamente la gamma, sottoposta alla più **ampia e completa serie di test** nella storia dell'azienda.

Il Renault T è stato progettato per offrire alle aziende di trasporto il perfetto equilibrio tra efficienza produttiva e vita a bordo. Grazie alla sua **cabina spaziosa ed aerodinamica**, unisce **efficienza e bassi consumi** del vecchio modello Premium con il **comfort** e il **prestigio** della serie Magnum. Chi usa il Renault T può apprezzare il risparmio ottenuto, mentre chi lo ha progettato non ha risparmiato su nulla: la cabina di guida, larga 2,5 metri, è confortevole e dispone di un letto a castello estraibile ed una cuccetta superiore che può essere utilizzata per l'extra storage required. Il tunnel motore risul-

ta più alto del pavimento di soli 20 centimetri e scompare completamente nella versione più alta, a vantaggio dell'autista che gode del massimo spazio.

Renault Trucks ha recentemente consegnato cinquanta Renault T al Gruppo Prévost. I vertici dell'azienda hanno apprezzato il notevole risparmio di carburante, le qualità tecniche del veicolo e l'efficienza del servizio post-vendita Renault Trucks. Con i nuovi veicoli la flotta della Prévost raggiunge all'incirca trecento unità, per la maggior parte Renault.

Abbiamo testato uno dei nuovi Renault T, appena consegnato alla Prévost, su una tratta classica per gli autotrasportatori che trasportano le merci dai porti sulla Manica verso la capitale francese.

Prendiamo posto alla guida, molto ampio l'angolo di apertura della porta (85°). A bordo ci si rende subito conto che la **posizione di guida è ottimale** grazie ai nuovi sedili progettati da Recaro®, mentre il cruscotto dispone di comandi ergonomici, con un **display centrale da 7 pollici, il più grande ad oggi disponibile**. Ovunque vani portaoggetti ben accessibili.

Il nostro T 460 è agganciato ad un semirimorchio carico per formare un complesso da 40 ton. Partiamo da Bondy, nella prima periferia est di Parigi, diretti a Caubourg, porto commerciale della Normandia. Appena avviato il motore ci rendiamo conto dell'**ottima insonorizzazione della**

cabina: non si avverte alcun rumore, ci si rende conto che il motore è in moto guardando il contagiri. Il veicolo è dotato di sospensioni pneumatiche anche sull'asse anteriore, l'assorbimento delle asperità del terreno è gradevole. Nei cambi di direzione anche bruschi, è molto preciso nel mantenere le traiettorie.

La prima parte del nostro percorso si articola nel traffico della periferia parigina, dove apprezziamo il vantaggio di un certo numero di accessori finalizzati alla sicurezza, tra cui le luci in curva e un sistema multi-funzione a tre vie per regolare la motricità, molto utile quando il fondo stradale è sdruciolevole.

Il camion che abbiamo provato è equipaggiato con un motore Euro 6 DTI 11 litri da 460 hp, ma per la nuova gamma T è disponibile anche la più generosa DTI 13 litri la cui **potenza massima può arrivare fino a 520 hp**.

Percorrendo Avenue Général de Gaulle, la RN186 in direzione di Nanterre il traffico si snellisce e possiamo pigiare su gas con più energia. Un cantiere stradale impone vari scambi di carreggiata con conseguenti rallentamenti. In questo tratto di strada ed anche imboccata la A13 fino a che il percorso ha un andamento pianeggiante o si procede a velocità costante al "piccolo trotto", le percorrenze sono strepitose.

Una volta imboccata la A14, il Renault T si



esprime al meglio, sui falsopiani dell'Autoroute de la Normandie si difende egregiamente ma il consumo aumenta leggermente. Tra Epone e Mantes, dove il tragitto scollina le alture che fiancheggiano la Senna, il fabbisogno di AdBlue diventa più elevato, frutto di una strategia di gestione del motore che punta molto meno al riciccolo dei gas di scarico, che nel caso del DTI 11 litri non sono nemmeno raffreddati, demandando quasi tutta l'eliminazione degli ossidi d'azoto al catalizzatore selettivo.

Dal punto di vista prestazionale, in particolare in ripresa, grazie al rapporto del differenziale i tempi sono eccellenti, come **significativi sono i risultati in accelerazione da fermo**, dato che motore e cambio sono molto ben in sintonia.

Il DTI 11 litri si rivela essere un ottimo motore, tira già dai 950 giri, regime in cui mette sul piatto quasi tutti i suoi 2200 Nm di coppia. La pompa ad alta pressione a portata variabile ottimizza i consumi mentre il serbatoio del gasolio, con capacità fino a 1.475 litri, garantisce **un'autonomia superiore a 5000 km**.

Su tutta la gamma si può avere il **cam-**

tenzione, semplificate grazie alla separazione del percorso dei cablaggi a bordo veicolo con impianto elettrico a destra e sistema idropneumatico a sinistra.

In caso di avaria, i conducenti hanno un pulsante "24/7" che immediatamente localizza il veicolo e segnala tutti i dati tecnici, il che rende ancora più facile per i centri di assistenza prendere in carico il veicolo. Il T è configurato anche per integrare Optifleet, la soluzione di gestione della flotta Renault Trucks che aumenta la redditività operativa.

Inoltre, Renault Trucks mantiene le sue soluzioni collaudate per il risparmio di carburante, tra cui Optifuel Infomax, che analizza le prestazioni e controlla il consumo di carburante, quando combinato con l'istruzione Renault Trucks nella guida a basso consumo, programma per altro utilizzato per addestrare fino ad ora oltre 25.000 autisti, assicurando alle flotte una **riduzione complessiva dei consumi fino al 15%**.

bio automatico Optidriver, che ora ha un nuovo sistema di gestione del cambio di marcia, che in ogni caso tiene il motore nel range di massimo rendimento, mentre il **dispositivo Optiroll**, preciso e puntuale mette in folle ogni volta che il camion avanza per inerzia. L'autista si può così concentrare sul volante, leggero pur senza far mai perdere la percezione di controllo del mezzo.

Impeccabile l'impianto frenante, supportato dall'Optibrake, il freno motore potenziato, e dal rallentatore Voith. Il Renault T vanta anche un nuovissimo **sistema di controllo dell'aria** che disinnesta il compressore quando il circuito pneumatico è in pressione per ridurre l'usura. Merita una menzione particolare la razionalizzazione delle operazioni di manu-



Fai il PIENO di CONVENIENZA nei NOSTRI PUNTI VENDITA!

Errete
carburanti
caffè
car wash

CARTE CARBURANTE
CARTE PREPAGATE
BUONI CARBURANTE
CARTE CARWASH

Sedi operative:
S.P. 12 km - Zona Industriale
12062 CHERASCO (CN)
S.P. 7 - Via Bergoglio, 25
12062 CHERASCO (CN)
Tel. +39 0172 487127
Info@erretre carburanti.com

ASIMOV srl CENTRO FORMAZIONE PER CONDUTTORI DI
MACCHINE OPERATRICI E APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO

Attività Scolastiche Ispezioni Macchine Operatrici Verifiche

ORGANIZZIAMO CORSI IN TUTTA ITALIA

- Piattaforme di lavoro elevabili
- Gru a Torre
- Gru Mobili
- Gru per Autocarro
- Gru a Ponte
- Carrelli elevatori semoventi
- Trattori Agricoli o Forestali
- Macchine Movimento Terra
- Pompe per calcestruzzo

• Segreteria Corsi: Via Statuto 6 - Cuneo • Unità Locale: C.so Piemonte 51, Autoporto Pescarito - San Mauro (TO) •
• Sede Legale: Via Lionello Fiumi 22 - Cavaion Veronese (VR) • Tel. 0171.552298 • Fax 011.2749676 •
• Cell. 348.1860157 • Sito web: www.asimovsrl.it • Email: info@asimovsrl.it

Patente e libretto

Devono avere lo stesso intestatario

a cura di Giuliano Latuga

Sullo scorso numero abbiamo visto che dal 3 novembre 2014 è in vigore un nuovo obbligo per gli automobilisti: **se si utilizza per oltre 30 giorni una vettura altrui, le generalità dell'utilizzatore devono comparire sulla carta di circolazione del veicolo.**

In altre parole, il conducente deve essere anche l'intestatario del libretto. Allo scopo, si deve aggiornare - dietro pagamento - la carta di circolazione presso la Motorizzazione civile, con sanzioni salatissime in caso di mancato rispetto della norma.

Analizziamo ora altri aspetti legati al nuovo obbligo.

ASSENZA DI RETROATTIVITÀ

Per mettersi in regola bisogna, come spiega la circolare del ministero dei trasporti, "annotare sulla carta di circolazione e nell'Archivio Nazionale dei Veicoli [presso la Motorizzazione civile, ndr] i dati relativi agli atti posti in essere a decorrere dal 3 novembre 2014". In caso di omissioni scatterà la sanzione. Ma la norma non è retroattiva. La circolare del ministero fa sapere che il mancato "aggiornamento delle carte e dell'Archivio nazionale dei Veicoli con riferimento agli atti insorti anteriormente al 3 novembre 2014" non dà luogo all'applicazione della multa.

Trovate la prima parte dell'articolo sullo scorso numero di TN Trasportnotizie. Ve lo siete persi?

Scaricate il il TN n. 6/2014 da trasportnotizie.com o richiedeteci una copia cartacea gratuita!

Email: info@trasportnotizie.com • Tel: 0171 412816

AUTO AZIENDALI COINVOLTE

La nuova norma del Codice della strada non si applica in tutti i casi di trasferimento di disponibilità. **Sono esenti soggetti che effettuano attività di autotrasporto.** Sono poi esclusi i casi di utilizzo da parte di un familiare. Sono invece coinvolti tutti i professionisti che utilizzano auto aziendali. In particolare, si legge nella circolare, "nel caso in cui l'intestatario della carta di circolazione conceda in comodato d'uso l'utilizzo del proprio veicolo ad un terzo, per un periodo superiore ai 30 giorni, il comodatario ha l'obbligo di darne comunicazione al competente UMC (ufficio della Motorizzazione Civile, ndr) richiedendo l'aggiornamento della carta di circolazione".

FAMILIARI ESENTATI

Invece **"sono esentati da tale obbligo i componenti del nucleo familiare, purché conviventi.** Nulla osta, tuttavia, che anche in tal caso possa essere richiesto

l'aggiornamento della carta di circolazione; in assenza di specifico divieto, infatti, è da ritenersi che il comodatario ne abbia facoltà, ferma restando, in caso contrario, l'inapplicabilità delle previste sanzioni". Per generalità si intendono nome, cognome, data e luogo di nascita e luogo di residenza.

Il "Messaggero" di Roma fornisce altri dettagli grazie a Giorgio Ursicino: Da lunedì 3 novembre scatterà infatti l'obbligo di comunicare alla Motorizzazione se si utilizza per oltre 30 giorni un veicolo non di proprietà, cioè se sul libretto di circolazione l'intestatario è un soggetto diverso (persona fisica o giuridica che sia) da chi guida. In alcuni casi alla comunicazione segue l'obbligo di annotare sulla carta di circolazione stessa (attraverso un tagliando adesivo rilasciato dalla Motorizzazione stessa) il nome dell'utilizzatore, in altri non è necessario, basta conservare a casa (quindi non averla con sé nel vei-

colo) [ecco la trappola cui si accennava sopra] la ricevuta dell'avvenuta "comunicazione".

Il provvedimento non fa eccezioni, riguarda tutti. È evidente, però, che la misura è finalizzata a mettere sotto i riflettori le auto aziendali o quelle a noleggio a lungo termine per le quali è facile risalire con precisione al periodo di utilizzo visto che c'è sempre una documentazione relativa.

Non coinvolge invece più di tanto i privati che quando si "prestano" la vettura di solito non aprono un dossier. Sono apertamente esentati "i familiari conviventi", ma non rientrano nel provvedimento anche tutti quelli che utilizzano la vettura in maniera non esclusiva. Chi trasgredisce rischia una multa di 705 euro e il ritiro del documento del veicolo, cioè della carta di circolazione. Il cambiamento non è una novità, era previsto da tempo e riguarda in ogni caso solo le situazioni venutesi a creare dopo il 3 novembre 2014. I comodati già in essere possono venire registrati e comunicati, ma non c'è l'obbligo di farlo. Tutto risale alla legge 120 del luglio 2010 che ha introdotto il comma 4-bis all'articolo 94 del Codice della Strada. A questa è seguito un DM entrato in vigore nel dicembre 2012 che ha introdotto l'articolo 247-bis la cui applicazione è stata però rimandata "in attesa della realizzazione delle procedure informatiche indispensabili per dar corso ai provvedimenti amministrativi di aggiornamento dell'Archivio Nazionale dei Veicoli e dei documenti di circolazione così come prescritto dall'art. 94 del Cds".



La Motorizzazione ha dato il via libera con una circolare (la numero 15513) il 10 luglio, stabilendo che tutto fosse pronto per partire il 3 novembre. La norma è nata per motivi di ordine pubblico, per ostacolare le truffe e individuare con più facilità eventuali responsabili di incidenti ed infrazioni.

Evidenti anche le finalità fiscali poiché diventa più facile identificare chi utilizza un benefit e non lo dichiara. Per il momento la norma non viene applicata ai veicoli nella disponibilità di soggetti che effettuano attività di autotrasporto come chi è iscritto al REN o all'Albo degli autotrasportatori, ha licenza per il trasporto di cose in conto proprio o l'autorizzazione al trasporto di persone con autobus in uso proprio o autovetture in uso terzi (taxi, ecc). Sono esentati invece dall'obbligo di applicare sul libretto il tagliando con il nome rilasciato dalla Motorizzazione i dipendenti che utilizzano vetture aziendali o chi guida veicoli delle case costruttrici (basta la comunicazione).

I soggetti che possono concedere un veicolo in comodato sono il proprietario, il locatario in ipotesi di leasing, l'usufruttuario e l'acquirente nell'ipotesi di patto con riservato dominio. Senza dubbio **un consistente aumento di burocrazia (e relativi costi) in un momento di piena crisi in cui l'automobilista è particolarmente tartassato** (il limite delle auto storiche verrà alzato da 20 a 30 anni con la perdita di consistenti benefici fiscali), le vendite sempre in difficoltà e i concessionari che continuano a chiudere". In questa prospettiva, appare quasi patetica e commovente la difesa che fa del provvedimento Riccardo Nencini, viceministro a Infrastrutture e Trasporti: "Stiamo semplicemente applicando un articolo - il 94 comma 4-bis - del Codice della Strada, inserito nel 2010, che prevede per chi dia in locazione un veicolo per oltre trenta giorni l'obbligo di comunicare il locatore. All'epoca, l'articolo è stato scritto perché si erano verificati numerosi casi di intestazioni fittizie".

I NOSTRI SERVIZI

Pratiche auto
Allosri

Corso Alcide de Gasperi 21, 12100 Cuneo
Tel.: 0171 489258
Fax: 0171 649604
Email: allosri@gmail.com

- o Riscossione bolli auto
- o Assicurazioni
- o Certificati vari
- o Pratiche per ciclomotori
- o Pratiche per installazione di impianti gas per autoveicoli
- o Reimmatricolazioni
- o Collaudi e allestimenti veicoli commerciali, industriali e speciali
- o Pratiche inerenti a macchine agricole ed operatrici
- o Richieste conto proprio e conto terzi per veicoli
- o Iscrizione all'Albo autotrasportatori conto terzi
- o Richiesta targhe tachigrafiche presso la C.C.I.A.A.
- o Autorizzazioni ANAS e Provincia, permessi prefettizi
- o Volture

Subblycar

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

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

Fiat 618 Ardita

Un restauro maniacale per il piccolo autocarro

a cura di Roberto Gianusso

All'inizio degli anni Cinquanta il sig. Bongioanni, garzone di bottega, spinto dal miraggio del boom economico avviò un'attività di commercio di prodotti alimentari all'ingrosso. Il lavoro consisteva nel ridistribuire prodotti alimentari che le grosse aziende di produzione spedivano presso il suo magazzino di **Villanova Mondovì (CN)**.

Mentre oggi si parla di magazzini centralizzati, di distribuzione *just in time*, negli anni Venti, quando le industrie alimentari iniziavano a confezionare in scatola i loro prodotti, attività come quella del sig. Bongioanni andavano per la maggiore.

Il lessico italiano conio un termine per indicare questo genere di attività, commercio di prodotti coloniali. Prodotti coloniali, poiché il confezionamento dei generi alimentari in grezze scatolette, era stato un procedimento generato dalla necessità di supportare le esigenze alimentari delle nostre truppe, in quegli anni impegnate in Africa sul fronte delle colonie.

Il signor Bongioanni inizia la sua attività investendo tutti i risparmi nella costruzione di un moderno magazzino e decide di rimandare l'acquisto di un autocarro nuovo, per servire i suoi clienti, a quando l'attività sarà più sviluppata.

La scelta cade su un **vecchio Fiat 618**, con cassone montato all'origine presso le officine Fiat Lingotto di Torino. È un **piccolo autocarro dalle grandi prestazioni**,

la versione utilitaria della più diffusa vettura di classe media Fiat 518, chiamata "**Ardita**", per enfatizzarne le buone prestazioni.

Con il crescere dell'azienda, autocarri più moderni hanno preso il posto del Fiat 618, messo in congedo nel 1965.

Ma **nel 1997 il sig. Bongioanni decide di restaurare la sua piccola creatura**, rimasta a riposare in garage per più di trent'anni, con l'aiuto del figlio appassionato collezionista e restauratore di auto d'epoca.

Il restauro è radicale. Il Fiat 618 è completamente smontato, il telaio sabbiato e riverniciato, i lamierati della cabina completamente sverniciati, rasati con stucco metallico e riverniciati come si usava fare negli anni Trenta, il cassone ricondizionato da un falegname.

Le parti meccaniche sono state revisionate minuziosamente con la sostituzione di tutti i particolari usurati. Anche la pegamoide della selleria è stata sostituita.

Il piccolo Fiat è poi stato omologato dal registro Fiat, ente ufficiale che ha accertato l'originalità del mezzo.

Lo abbiamo provato con il sig. Bongioanni, nostro test driver per l'occasione, che ha simulato il suo giro delle consegne di cinquant'anni fa.

È stato divertente vedere come si è destreggiato per l'**avviamento, operazione quanto mai complicata**: si deve regolare



lo starter, l'anticipo sul magnete, la posizione della valvola a farfalla e mettere in movimento il motorino d'avviamento con i tiranti posti a lato del quadro strumenti. Dopo qualche borbottio il motore inizia a girare, la lancetta dello strumento che indica la pressione dell'olio si porta sulla posizione centrale, indicando un buono stato di salute delle bronzine. Con un discreto sforzo, il conducente innesta la prima. **La manovra sul pedale della frizione è sempre impegnativa**, non esistono servomeccanismi e lo sforzo per far staccare il piatto spingidisco è notevole. Per raggiungere la **massima velocità, 80 km/h**, si impiega un lasso di tempo lunghissimo, ma già sui 40-50 km/h si intuisce quanto sia facile condurre il Fiat 618. Per percorrere i pochi chilometri che ci separano da Mondovì oltrepassiamo diverse rotonde ed è chiaro quanto il piccolo autocarro sia **maneggevole** e quanto sia facile ruotare il grande volante, grazie alla demoltiplicazione dello sterzo.

I freni, anche se poco efficaci - i tamburi sono decisamente sottodimensionati per la massa del veicolo, in particolare se utilizzato a pieno carico - **rispondono prontamente.**

Avventurandoci nel centro di Mondovì, **la strada sale** verso il borgo medioevale e **il Fiat 618 arranca non poco.** Ci fermiamo presso un negozio di generi alimentari, che il sig. Bongioanni ha servito per anni ed insceniamo una consegna, tra lo stupore dei passanti. Chi si è divertito di più? Il sig. Bongioanni, tornato a fare ciò che faceva ogni mattina da ragazzo.



LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

TN TRASPORTONOTIZIE, in collaborazione con ASSOTRASPORTI®, dà la parola a chi vive ogni giorno sulla propria pelle le problematiche del settore trasporto merci. Diamo meritato spazio a voi autotrasportatori, con l'auspicio di destare l'interesse delle istituzioni

IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE AI BALLARIN, FAMIGLIA DI TRASPORTATORI CHE DA QUASI CINQUANT'ANNI TRASPORTA FILATI NEL BIELLESE

a cura di Roberto Gianusso

Giovanni Ballarin negli anni Sessanta avviò la propria attività di autotrasportatore acquistando un piccolo autocarro Fiat, con il quale effettuava trasporti per le numerose aziende tessili del biellese.

Negli anni a seguire in pieno boom economico, l'azienda di trasporti Ballarin conobbe una crescita esponenziale, tanto da diventare un punto di riferimento per il **trasporto di container tra il porto di Genova ed il distretto tessile del biellese**, tanto che negli anni successivi l'azienda è diventata partner di una importante azienda di trasporti.

Gli autocarri della ditta Ballarin divennero presto trattori per semirimorchio Volvo e successivamente Scania con rimorchi portacontainer; oggi l'azienda è gestita da Dino Ballarin figlio del signor Giovanni, in azienda ha iniziato a lavorare anche Alessandro figli di Dino, tre generazioni alla conduzione della stessa azienda. Dino Ballarin ci ha illustrato come nel corso degli anni il suo **lavoro** sia diventato **sempre più difficile da svolgere e meno remunerativo**. Percorrendo sempre le stesse tratte risulta semplice per il protagonista della nostra intervista fare confronti.

"Rispetto all'inizio della mia carriera, il lavoro pur mantenendo la stessa tipologia di trasporto, la maniera di svolgere il lavoro è molto cambiata. **Sono cambiati i camion, molto più confortevoli e sicuri**, fedeli compagni di lavoro che garantiscono di svolgere intense giornate di lavoro senza incorrere negli inconvenienti di un tempo".

"Senza dubbio l'affidabilità meccanica

degli automezzi nel corso degli anni è molto migliorata, la loro potenza garantisce di potere percorrere la tratta da Biella a Voltri oppure a Savona al massimo della velocità consentita dal codice della strada e questo abbatte notevolmente i tempi di lavoro".

Proprio parlando di tempi di lavoro è quanto mai opportuno ricordare che negli ultimi venti anni l'imposizione delle pause, la restrizione dei tempi di guida e non meno importante, l'adozione dei limitatori di velocità ha allungato notevolmen-

te i tempi dei trasporti. Il malcontento di Dino molto appassionato al suo lavoro, emerge quando si parla di questioni economiche, "Il governo nazionale ha già assunto impegni precisi, ma tra le aziende di trasporto serpeggia il malcontento, il **prezzo del gasolio in vent'anni è triplicato, il costo delle tariffe autostradali è di molto aumentato, il costo degli automezzi è più che raddoppiato**, mentre le **tariffe dei trasporti si sono a malapena adeguate all'inflazione**".



Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente? Avete proposte al riguardo? Vorreste raccontate la vostra esperienza? Contattate l'associazione Assotrasporti: Telefono: 348 8827231 - Email: info@assotrasporti.eu

Europa... dobbiamo farcene una ragione! Le politiche UE toccano tutti, anche chi non trasporta all'estero

Dobbiamo farcene una ragione. **L'apertura dei mercati oltre i confini nazionali è un dato di fatto imprescindibile**, così come non possiamo ignorare le politiche dell'Unione europea (UE). Anche nel campo del trasporto su strada, **è oramai impensabile che siano solo il Governo e il Parlamento del nostro Paese a decidere le sorti delle aziende di autotrasporto merci**.

La normativa sull'esercizio della professione di autotrasportatore, le regole sul cabotaggio stradale e le disposizioni di armonizzazione delle legislazioni nazionali - soltanto per citarne alcune - passano necessariamente dai banchi del Parlamento europeo e della Commissione UE a Bruxelles. La questione non riguarda solo chi, nell'esercizio della propria attività di trasporto merci, si sposta oltre i confini nazionali. **Anche gli autotrasportatori che non viaggiano all'estero**, ossia che trasportano merci esclusivamente sul territorio italiano, **si trovano quotidianamente a dover convivere con le normative decise a livello comunitario e con problemi di natura "europea"**. Qualche esempio? Il cabotaggio illegale, la delocalizzazione abusiva e la concorrenza estera sleale dei trasportatori



dell'Est Europa che trasportano merci a basso costo nel nostro Paese.

Si capisce, allora, l'importanza di avere **regole comuni in tutti gli Stati membri dell'UE**: migliorare e armonizzare a livello comunitario le diverse leggi nazionali - nel settore della concorrenza imprenditoriale, della sfera fiscale e non solo - contribuirebbe a **far sì che l'Italia non sia più terra di facile conquista per gli stranieri**.

In questo processo di riavvicinamento delle legislazioni dei singoli Paesi UE **possono incidere in maniera rilevanti le lobby**, ossia i gruppi di pressione che portano alle istituzioni comunitarie la

voce e gli interessi della categoria che rappresentano.

Così Assotrasporti è accreditata da inizio anno presso le istituzioni dell'Unione europea, precisamente Parlamento e Commissione UE, dove può **rappresentare i piccoli e medi autotrasportatori italiani** e svolgere attività volte ad **influenzare, direttamente o indirettamente, l'attuazione delle politiche comunitarie**.

Prosegue in tal modo con sempre maggiore impulso l'azione di tutela sindacale dei trasportatori ad opera di Assotrasporti, dopo **i tanti interventi e le risposte ottenute dai massimi vertici in sede comunitaria**.

Ricordiamo, infatti, che da circa un anno l'associazione prende posizione e interpella la Commissione europea perché agisca contro le iniziative isolate, poste in essere dai governi nazionali, che creano discriminazioni fra trasportatori di diversa nazionalità, a cominciare dalla legge francese che vieta il riposo "lungo" a bordo camion.

Non solo in quell'occasione Assotrasporti ebbe risposta dal Presidente di allora della Commissione europea José Manuel **Barroso**, ma ha anche ricevuto il benestare dall'allora Vicepresidente della Commissione Antonio **Tajani** circa il proprio programma di proposte per la riforma dell'autotrasporto, con tanto di invito a partecipare alle future consultazioni inerenti le modifiche della normativa UE sul trasporto merci.



Dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano



Uniti si vince

La nostra missione

Assotrasporti è capofila di un gruppo di associazioni vicine ai piccoli e medi autotrasportatori. Insieme ci impegniamo ogni giorno e in modo innovativo per:

- **DARE VOCE AGLI AUTOTRASPORTATORI** come te che vogliono impegnarsi attivamente per risolvere le problematiche del comparto e della propria azienda
- **RAPPRESENTARE LA CATEGORIA** presso le autorità, le organizzazioni e gli enti preposti, insieme agli autotrasportatori come te
- promuovere, grazie anche al tuo contributo, ogni iniziativa utile a **RIDURRE I COSTI E AUMENTARE I RICAVI** delle aziende di autotrasporto

Partecipa con noi al rinnovamento

Ti chiediamo di prendere parte al rinnovamento del settore:

- **CERCHIAMO DIRIGENTI IN TUTTA ITALIA** per costruire una squadra composta da chi, come te, vive sulla propria pelle i problemi dell'autotrasporto
- **ASCOLTIAMO LE TUE PROBLEMATICHE** e le esigenze delle aziende di autotrasporto nella tua provincia per trasmetterle alle istituzioni
- **TI COINVOLGIAMO ATTIVAMENTE** portandoti ai tavoli istituzionali locali e nazionali

I beni e servizi che ti offriamo

Ricerchiamo quotidianamente nuove convenzioni e stipuliamo accordi per offrire agli associati una sempre più vasta gamma di **BENI E SERVIZI A CONDIZIONI VANTAGGIOSE**:

- Servizi assicurativi (RC auto, RC vettoriale, RC professionale, soccorso stradale, tutela legale, tutela patente, azienda, casa, famiglia)
- Carte carburante
- Autostrade Italia ed estero
- Traghetti
- Trafori
- Satellitare
- IVA estero
- Convenzioni con officine meccaniche, carrozzerie, elettrauto, gommisti, impianti di carburante locali, aree parcheggio

Tel: 199.302013 - 348.8827231 • Sito web: www.assotrasporti.eu

✉ info@assotrasporti.eu • Assotrasporti • ASSOTRASPORTI

Assotrasporti, un marchio registrato

Assotrasporti ha registrato il proprio marchio presso l'**Ufficio italiano marchi e brevetti del Ministero dello Sviluppo economico**.

La domanda di registrazione, accolta lo scorso ottobre, riguarda sia il **nome** (marchio verbale) che il **logo** (marchio figurativo) dell'associazione.

La registrazione consente ad Assotrasporti di **identificare con certezza, valorizzare e tutelare nel panorama associativo italiano i servizi che offre ai propri associati**:

- tutela e rappresentanza sindacale degli autotrasportatori;
- lobbying politica;
- trasmissioni online, via fax e a mezzo cartaceo di informazioni in materia di trasporto e realizzazione di brochures, manifesti e calendari;
- organizzazione e direzione di convegni, conferenze e reportage nel settore trasporti;
- consulenza e mediazione in materia di assicurazioni, assistenza e consulenza legale, in materia di sicurezza e di gestione aziendale.

La Stabilità 2015 non basta per la ripresa dell'autotrasporto. Si riportino i trasportatori al centro dell'attività associativa!

La Legge di Stabilità 2015 ha ridefinito la disciplina del trasporto su gomma.

Ma è vera rivoluzione? Se lo chiedono Assotrasporti, Azione nel Trasporto Italiano (ATI), Cepi-Uci e Un.i.coop Trasporti, che constatano un **grande assente nei provvedimenti della Stabilità 2015**. È la **piccola impresa**, che rappresenta la maggiore componente dell'autotrasporto italiano.

Assotrasporti e le altre associazioni vicine alla base plaudono ad alcune norme della Stabilità 2015, quali l'eliminazione della scheda di trasporto - inutile adempimento oneroso per le aziende - e la maggiore responsabilizzazione della committenza.

Chiedono di **ottimizzare gli strumenti già esistenti**, in sostituzione della scheda di trasporto, e di adottare uno strumento di riferimento nuovo che sfrutti appieno la tecnologia odierna, a **maggiore tutela del vettore**, in sostituzione

dei costi minimi.

Sui **limiti posti alla subvezione** il gruppo di associazioni guidato da Assotrasporti chiede che sia attuato a costo zero il punto del proprio programma - già recepito dal Vicesegretario PD Debora Serracchiani - riguardante la **regolamentazione degli intermediari nel trasporto**: l'attivazione di una sezione specifica per gli intermediari all'interno dell'Albo Autotrasporto darebbe la certezza di un'equa mediazione grazie alla tariffa fissa e responsabilizzerebbe l'intermediario sulla verifica della documentazione del trasporto e del vettore.

Le associazioni ribadiscono poi l'assoluta necessità di rendere operative le ulteriori proposte inserite della loro piattaforma programmatica, composta con e per le aziende di autotrasporto durante le assemblee sul territorio.

Infine, **manca un tassello fondamentale per attuare il reale cambiamento**:

Su assotrasporti.eu trovate maggiori dettagli sulle proposte Assotrasporti per la ripresa del settore. Avete idee da proporre? Contattate Assotrasporti: Email info@assotrasporti.eu Tel. 348 8827231

la rivoluzione non può essere messa in atto se le aziende di autotrasporto non sono tutelate dai loro rappresentanti.

Tra le principali battaglie di Assotrasporti degli ultimi anni spicca infatti la richiesta di maggiore trasparenza sia del Governo sia delle associazioni di stampo tradizionale.

Qualcuno sa **quante delle 140.000 aziende di autotrasporto italiane sono rappresentate dalle nove associazioni interne al Comitato centrale dell'Albo?** Nell'interesse degli autotrasportatori i dati devono essere resi pubblici e la carenza della rappresentatività delle "grandi" associazioni non può continuare ad essere camuffata dalla non divulgazione degli stessi.

Insomma, **bisogna riportare al centro dell'attività associativa l'autotrasportatore**. È questa la vera rivoluzione, la chiave del successo per la ripresa della categoria che Assotrasporti auspica si realizzi nel 2015.

ancora lontano dall'essere raggiunto. Capofila di un gruppo di associazioni a tutela dei trasportatori medi e piccoli - Azione nel Trasporto Italiano, Cepi-Uci e Un.i.coop Trasporti - Assotrasporti accoglie positivamente la diminuzione dei giorni di stop, soprattutto nella stagione estiva, e la riduzione della fascia oraria giornaliera, che comportano un totale di 105 ore di fermo in meno rispetto al 2014.

L'aumento delle giornate lavorative per gli autotrasportatori è certamente un passo avanti per la ripresa del com-



Più ore di circolazione per i Tir nel 2015 Assotrasporti: "Un importante passo avanti ma serve di più"

All'indomani della pubblicazione del Decreto ministeriale che sancisce il calendario 2015 dei divieti di circolazione per gli autocarri oltre le 7,5 tonnellate, **Assotrasporti ha espresso parziale soddisfazione**, pur ribadendo come il "punto di arrivo" sia

ancora lontano dall'essere raggiunto. Capofila di un gruppo di associazioni a tutela dei trasportatori medi e piccoli - Azione nel Trasporto Italiano, Cepi-Uci e Un.i.coop Trasporti - Assotrasporti accoglie positivamente la diminuzione dei giorni di stop, soprattutto nella sta-

parto, in quanto ne migliora la competitività e contribuisce a contrastare la concorrenza sleale estera.

In più, tra le novità interne al decreto figura il **parziale accoglimento della proposta avanzata da Assotrasporti** - che chiedeva una deroga ai divieti previsti - nel corso di una riunione presso il Ministero dei Trasporti nel marzo dell'anno scorso (**si veda il box a destra**).

Nello specifico, il calendario 2015 dei divieti estende anche alle sedi secondarie dell'impresa la deroga al divieto di circolare per i veicoli che si trovino ad una distanza inferiore a 50 km a decorrere dall'orario di inizio del divieto e che non percorrano tratti autostradali.

"Con questa deroga l'autotrasportatore ha maggiori possibilità di rientrare in sede, evitando di restare bloccato a causa del divieto di circolazione" ha spiegato il Presidente ATI Renzo Erbisti.

"Serve tuttavia un ampliamento della deroga anche alla residenza del conducente" è il commento del Segretario Assotrasporti Aurelio Prisco: se per pro-

vare la sede primaria o secondaria viene richiesta l'esibizione di un certificato di iscrizione alla Camera di Commercio, per la verifica della residenza del conducente basterebbe l'indirizzo indicato sul

documento d'identità. Una **soluzione a costo zero** che permetterebbe all'autista di ritornare alla propria abitazione, migliorando la qualità del suo lavoro e diminuendo i costi per l'azienda.

I divieti di circolazione secondo Assotrasporti

Assotrasporti e le associazioni di cui è capofila - Azione nel Trasporto Italiano, Cepi-Uci e Un.i.coop Trasporti - propongono l'introduzione di una **fascia di tolleranza per consentire agli autisti il rientro in sede qualora in prossimità**. In particolare chiedono di consentire la circolazione, pur in presenza di divieto:

- per il rientro del veicolo anche alla residenza del conducente;
- per una distanza di almeno 100 km dalla sede dell'impresa o dalla residenza del conducente, a decorrere dall'orario di inizio del divieto;
- alla percorrenza anche di tratti autostradali;
- limitatamente alle suddette ipotesi anche al termine del periodo di riposo giornaliero.

Così facendo **si faciliterebbe il rientro dei conducenti**, contestualmente ad una riduzione dei costi onerosi per le aziende di autotrasporto, sulle quali già pesano costi fissi elevati, dall'assicurazione RCA al "bollo", che gravano anche nei momenti di fermo obbligato dei mezzi.

Assemblea annuale Cepi-Uci, autotrasporto protagonista

All'assemblea nazionale della **Confederazione Europea Piccole Imprese** (Cepi-Uci) del dicembre scorso, l'autotrasporto è stato uno dei protagonisti grazie alla partecipazione di **Assotrasporti**.

L'associazione, **Federazione del Trasporto di Cepi-Uci**, ha preso parte all'assemblea annuale in rappresentanza di un **comparto emblema della tragica situazione in cui versa l'imprenditoria italiana**, composta principalmente da piccole aziende.

Durante il suo intervento, il Presidente Assotrasporti **Secondo Sandiano**, insieme al Presidente di Azione nel Trasporto Italiano (ATI) **Renzo Erbisti**, ha riassunto ai partecipanti le principali azioni portate avanti nell'ultimo anno, una strada di difficile percorrenza che ha condotto tuttavia ad ottimi risultati. Ad esempio, è stato ricor-



dato l'importante intervento nei confronti della legge francese che vieta il riposo "lungo" a bordo del camion, portato avanti dalle due associazioni, uniche in Italia e prime in Europa ad aver evidenziato come un simile provvedimento danneggi l'autotrasportatore italiano che effettua cabotaggio regolare all'estero.

Inoltre, sono stati esposti i risultati raggiunti dalle assemblee sul territorio "In-

contriamoci, proponiamo, lavoriamo", un tour che ha consentito ad Assotrasporti e ATI di toccare le principali località italiane e che ha visto trasportatori, padroncini ed autisti riuniti per avanzare soluzioni per la ripresa dell'autotrasporto italiano. Dalle istanze così raccolte è stata definita ed ampliata la piattaforma di proposte presentata al Governo, valutata positivamente dalle istituzioni europee e dalla parte del

mondo politico attenta alla problematiche degli autotrasportatori.

Il Presidente Assotrasporti ha, infine, ricordato come sia fondamentale salvaguardare l'imprenditoria italiana non solo dalla crisi economica, ma anche dai "tradizionali" rappresentanti di categoria: "le altre associazioni portano avanti una politica che vuole uccidere le piccole aziende".

L'assemblea Cepi-Uci si è, dunque, rivelata un momento di **importante incontro e confronto per il mondo imprenditoriale italiano**, cui hanno partecipato anche illustri personalità del mondo politico ed economico -fra gli altri, i deputati **Ivan Catalano** ed **Emiliano Minnucci**, rispettivamente Vicepresidente e membro della IX Commissione Trasporti alla Camera, e **Gianni Cicero**, Presidente di Valore Impresa.

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

TN TRASPORTONOTIZIE, in collaborazione con DG CONSULTING s.c., si avvale e mette a disposizione una squadra di consulenti di assoluto livello.



Ing. ANTONIO DILEO

MERCI PERICOLOSE

Ingegnere dal 1973, è esperto di autotrasporto. Da oltre 35 anni tiene corsi di accesso alla professione di autotrasportatore, corsi per il certificato di formazione professionale ADR, corsi per la Carta qualificazione conducente e corsi per responsabili tecnici di gestione rifiuti.

LE NOVITÀ ADR 2015 - PARTE PRIMA

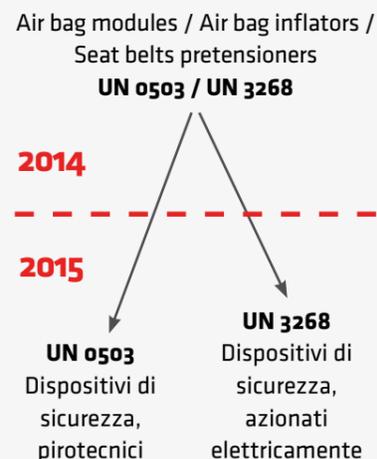
Il 1° gennaio 2015 è entrato in servizio in ambito internazionale il nuovo ADR edizione 2015.

Le nuove prescrizioni dell'ADR 2015 (a meno di periodi transitori specificati nella parte 1.6 del manuale stesso) sono applicabili facoltativamente in regime di trasporto internazionale dallo scorso 1° gennaio e obbligatoriamente dal 1° luglio 2015. Per la loro applicazione in regime di

trasporto nazionale dovremo aspettare la pubblicazione su Gazzetta Ufficiale del Decreto Ministeriale di recepimento della Direttiva Europea contenente gli emendamenti dell'ADR 2015. Le novità? 20 nuovi numeri UN - elencati nel box sottostante - 17 dei quali dedicati a un nuovo modo di classificare i gas: dopo i gas compressi, liquefatti, disciolti e fortemente refrigerati, ora ab-



biamo anche i gas assorbiti. Relativamente agli air bags e ai pretensionatori si consideri il seguente schema per meglio capire i cambiamenti:



- UN 3507 Esafluoruro di uranio, materiale radioattivo, collo esente
- UN 3508 Condensatore, asimmetrico (con una capacità di stoccaggio di energia superiore a 0,3 Wh)
- UN 3509 Imballaggi, scartati, vuoti, non ripuliti
- UN 3510 Gas adsorbito, infiammabile, N.A.S.
- UN 3511 Gas adsorbito, N.A.S.
- UN 3512 Gas adsorbito, tossico, N.A.S.
- UN 3513 Gas adsorbito, comburente, N.A.S.
- UN 3514 Gas adsorbito, tossico, infiammabile, N.A.S.
- UN 3515 Gas adsorbito, tossico, comburente, N.A.S.
- UN 3516 Gas adsorbito, tossico, corrosivo, N.A.S.
- UN 3517 Gas adsorbito, tossico, infiammabile, corrosivo, N.A.S.
- UN 3518 Gas adsorbito, tossico, comburente, corrosivo N.A.S.
- UN 3519 Trifluoruro di boro, adsorbito
- UN 3520 Cloro, adsorbito
- UN 3521 Tetrafluoruro di silicio, adsorbito
- UN 3522 Arsina, adsorbita
- UN 3523 Germano, adsorbito
- UN 3524 Pentafluoruro di fosforo, adsorbito
- UN 3525 Fosfina, adsorbita
- UN 3526 Seleniuro di idrogeno, adsorbito

ADR, esami solo più alla Motorizzazione

Con circolare ministeriale del 2 dicembre scorso, il Dipartimento dei Trasporti, per uniformare lo svolgimento degli esami sull'intero territorio nazionale, ha stabilito di ricondurre gli esami per il conseguimento del certificato di formazione professionale (CFP) ADR alla diretta gestione degli uffici e sezioni della Motorizzazione Civile.

Pertanto "ritenendo opportuno operare una scelta univoca per il regime di svolgimento degli esami", dal 1° gennaio non possono più essere programmate "sessioni di esami esterne". Ciò significa che da quest'anno non è più possibile svolgere gli esami per conseguire e/o rinnovare il CFP ADR presso strutture private - autoscuole o centri di formazione - ma solo presso gli uffici della Motorizzazione.

Ricordiamo che il CFP ADR è il "patentino ADR", ossia il documento essenziale per guidare automezzi che trasportano merci pericolose in regime ADR.

Tale CFP si rilascia dopo aver frequentato in corso obbligatorio e superato un esame scritto e si rinnova con le medesime modalità ogni 5 anni. Il programma di esame verte sulle nozioni contenute nel Trattato ADR per il trasporto di merci pericolose su strada, aggiornato ogni due anni.

Tra i nuovi numeri UN introdotti, una menzione particolare deve avere il numero UN 3509 Imballaggi dismessi, vuoti, non ripuliti, di cui parleremo ampiamente sul prossimo numero.

Altra importante novità, di grande interesse per le aziende, è la possibilità di spedire le materie pericolose per l'ambiente identificate con i numeri UN 3077 e UN 3082 come non pericolose e quindi non sottoposte alla normativa ADR, a condizione che siano confezionate in imballaggi semplici quali fusti e taniche di capacità massima 5 L/kg oppure in imballaggi combinati aventi contenitori interni della stessa capacità.

In pratica la precedente esenzione dalla marcatura di pericoloso per l'ambiente, applicabile per gli stessi tipi di imballaggi e di medesima capacità, ora si estenderà a tutta la normativa.

Unica disposizione applicabile sarà che gli imballaggi soddisfino i requisiti minimi di resistenza e robustezza senza però essere omologati.



Avv. DAVIDE CALVI

LEGALE

Svolge la professione di avvocato dall'anno 2002. Dal 2004 al 2005 è stato consulente per il Ministro delle Riforme Istituzionali. Dal 2008 al 2011 è stato consulente per il Ministro della Semplificazione Normativa direttamente alle dipendenze della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

LE SANZIONI PER INVERSIONE DI MARCIA SU AUTOSTRADE E STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI

Il Codice della Strada (D. Lgs. 285/1992) attualmente in vigore disciplina i comportamenti degli utenti sanzionabili durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

In particolare, l'art. 176, comma 1, del Codice della Strada (CdS) sanziona taluni comportamenti posti in essere su carreggiate, rampe e svincoli delle autostrade e strade extraurbane principali.

Va qui ricordato che la carreggiata - ai sensi dell'art. 7, comma 1, e dell'art. 3 del CdS - è la parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; è composta da una o più corsie di marcia e, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine. La carreggiata non può essere utilizzata come area di sosta o area di

parcheggio, fatta eccezione per la parte di carreggiata destinata alla fermata di mezzi pubblici in forza di specifica segnaletica orizzontale di colore giallo.

L'art. 176, comma 1, lett. a), del CdS fa divieto di "invertire il senso di marcia e attraversare lo spartitraffico, anche all'altezza dei varchi, nonché percorrere la carreggiata o parte di essa nel senso di marcia opposto a quello consentito".

A norma dell'art. 176, comma 19 (come modificato dal D.M. 19 dicembre 2012) del CdS, "chiunque viola le disposizioni del comma 1, lettera a), quando il fatto sia commesso sulle carreggiate, sulle rampe o sugli svincoli, è punito con la sanzione amministrativa da euro 1.988 a euro 7.953".

Il comma 22 del medesimo art. 176, inol-

tre, stabilisce che alle violazioni di cui al comma 19 consegue la sanzione accessoria della revoca della patente di guida e del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi; in caso di reiterazione delle violazioni, in luogo del fermo amministrativo, consegue la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo.

Si ricorda che le sanzioni accessorie relative ai veicoli e alle cose sono: sequestro e confisca del veicolo; sequestro di cose diverse dal veicolo; fermo amministrativo del veicolo; rimozione o blocco del veicolo.

Il divieto di inversione del senso di marcia in autostrada - punito dall'art. 176, commi 1 e 19, del CdS - non riguarda solo le manovre compiute nella carreggiata, bensì è operante su un'area più vasta, comprensiva sia della sede autostradale propriamente detta sia delle rampe e degli svincoli. Ne deriva la rilevanza penale anche dell'inversione di marcia compiuta

ta nell'area antistante al casello, che va considerata sede autostradale, zona di svincolo e punto critico ove deve essere particolarmente garantito che la circolazione si svolga in condizioni di sicurezza e siano inibite agli utenti condotte idonee a mettere in pericolo l'incolumità delle persone o delle cose.

In questi termini si è espressa la Suprema Corte di Cassazione (Cass. Pen., Sez. IV, 9 luglio 1996, n. 911). **Il divieto di inversione di marcia e di attraversamento dello spartitraffico** posto dall'art. 176, comma 1, lett. a) del CdS, **si applica anche alle manovre eseguite nello spazio adiacente al casello autostradale, sia anteriore sia posteriore**, trattandosi di zona strettamente pertinente all'autostrada (in questo senso, Cass. Civ., Sez. II, 19 luglio 2006, n. 16573).

Ne deriva che il divieto di inversione di marcia di cui al citato art. 176, comma 1, lett. a), è valido per tutta la superficie stradale, a prescindere dalla conformazione e dalla denominazione dei singoli tratti compresi fra il segnale di inizio e quello di fine dell'autostrada o della strada extraurbana principale (Cass. Pen., Sez. IV, 6 marzo 1996, n. 2512).

Pertanto, emerge dal testo dell'art. 176 del CdS nonché dalla giurisprudenza citata, **l'equiparazione delle carreggiate, delle rampe, degli svincoli e persino degli spazi adiacenti ai caselli autostradali, ai fini dell'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria** (si ricorda, da euro 1.988 a euro 7.953) **e della sanzione accessoria della revoca della patente di guida e del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi**. In caso di reiterazione delle violazioni in oggetto, in luogo del fermo

amministrativo, consegue la sanzione accessoria della confisca del veicolo. La ratio di tale equiparazione risiede, evidentemente, nel pericolo per l'incolumità

di persone o cose derivante dall'inversione del senso di marcia in zone strettamente pertinenti alle autostrade ed alle strade extraurbane principali.

Autostrade e strade extraurbane principali

Il Codice della Strada definisce l'**autostrada** come "strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine; deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione".

Una **strada extraurbana principale**, invece, rispetta i seguenti requisiti minimi: carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile; ogni carreggiata deve avere almeno due corsie di marcia ed una banchina pavimentata a destra; la corsia di emergenza non è strettamente necessaria; assenza di intersezioni a raso, in quanto l'ingresso e l'uscita dei veicoli sono permesse da apposite intersezioni a livelli sfalsati, dotate di rampe d'accesso provviste di corsie di accelerazione e di decelerazione; gli accessi alle proprietà laterali devono essere coordinati, dal momento che, pur essendo permessi accessi privati, essi non possono essere diretti ma devono essere concentrati e collegati fra loro da corsie di servizio esterne alla carreggiata; è necessaria la presenza di apposite aree di servizio che comprendano spazi appositi per la sosta dei veicoli e che siano collegate alla strada mediante corsie di accelerazione e decelerazione; deve essere contraddistinta da adeguati segnali di inizio e di fine; la circolazione deve essere consentita in esclusiva per talune categorie di veicoli a motore.

Autostrade e strade extraurbane presentano fra loro **differenze tecniche rilevanti**: la previsione di una larghezza minima delle corsie di marcia delle autostrade; il colore della segnaletica; il limite di velocità; i raggi di curvatura; la presenza della corsia di emergenza; la presenza delle colonnine SOS ed, infine, il pagamento di un pedaggio previsto per le sole autostrade.

VENDITA - ASSISTENZA - RICOSTRUZIONE PNEUMATICI

TUNINETTI
PNEUMATICI s.n.c.
di Tuninetti Oreste & C.

Via Circonvallazione 3, 12030 Casalgrasso (CN)
Tel: 011 97.56.65 - Fax: 011 97.55.942
tuninetti@cheapnet.it - C.F./P.I. 02213730043

A TUTTI GLI ASSOCIATI ASSOTRASPORTI:

- POSSIBILITÀ DI FINANZIAMENTI A TASSO ZERO
- SCONTO EXTRA 5% SUI NOSTRI PNEUMATICI RICOSTRUITI



Avv. **GIORGIO PASETTI**

Iscritto all'Albo Avvocati di Genova. Diritto del lavoro e civile, operatività ventennale nella conduzione delle trattative federali dei CCNL artigiani.

L'OPINIONE

LA CONSAPEVOLEZZA DI ESSERE CATEGORIA

- PARTE PRIMA -

Chi vive isolandosi, confidando nella divina provvidenza, probabilmente non riuscirà a conseguire quei risultati nei quali spera, non avendo, in tale posizione, un sufficiente potere per poterli realizzare confrontandosi con altri.

Al contrario, **quando più persone, operanti in un medesimo mercato economico, si rendono conto di avere interessi e diritti comuni nei confronti della collettività per la quale lavorano, si coordinano fra loro per conseguirli e difenderli insieme**, per consentirne la più efficace realizzazione, stante la quotidiana profusione dell'impegno personale che si traduce in un'opera che

viene svolta nell'interesse stesso della società.

Ognuno avverte l'esigenza di conseguire i propri progetti, nonostante le innumerevoli difficoltà che si frappongono. Progetti che possono essere meglio affrontati allorché si operi insieme concordemente, in una comune consapevolezza delle metodiche con le quali i problemi che si frappongono devono essere risolti tramite laboriosi confronti con terzi con i quali, necessariamente, occorre porsi in una posizione di autorevolezza, sia a livello nazionale che territoriale.

Non sussistono trattative che consentano validi risultati se le stesse non



vengono affrontate in posizione di pari forza contrattuale in occasione del confronto.

In questo quadro **la stessa Costituzione prevede per il conseguimento di tali diritti tre significative fasi normative**, che ne consentono una progressiva realizzazione. Ma è compito degli appartenenti alla categoria attivarsi per realizzarli con concorde impegno e decisione, nella consapevolezza che altrimenti potranno solo esprimere le loro lamentezioni.

Consideriamo i seguenti articoli della nostra Costituzione.

ARTICOLO 17 DELLA COSTITUZIONE

La Costituzione Italiana dispone, in primo luogo, all'articolo 17, che *"i cittadini hanno diritto di riunirsi pacificamente"*.

È appunto nel corso dello svolgimento di tali riunioni che emergono e vengono scambiate idee, progetti, intendimenti comuni, che costituiscono le espressioni della personalità dei partecipanti.

Dette riunioni consentono di costituire **associazioni di categoria**, con le quali i partecipanti cercano di operare convergentemente per migliorare la propria vita e salvaguardare quei valori nei quali credono e che consentiranno di dare un futuro alle proprie famiglie.

Correlativamente l'articolo 2 conferma che sono "riconosciuti e garantiti i diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo,

OGNI MERCOLEDÌ
SU RETE BIELLA

IL FORMAT DEDICATO
A CHI TRASPORTA

- LA STORIA
- LE MANIFESTAZIONI
- NOVITÀ DI MERCATO
- ULTIME NORMATIVE

A PIENO CARICO
il format per chi trasporta

sia nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità”.

ARTICOLO 18 DELLA COSTITUZIONE

È del tutto consequenziale che i redattori della Costituzione abbiano formulato come immediatamente successivo l'articolo 18, che stabilisce: “i cittadini

hanno diritto di associarsi - e non solo di riunirsi - liberamente, senza autorizzazione”.

È evidente che allorquando venga esercitato un diritto non vi sia bisogno di chiederne l'autorizzazione. È a seguito dei confronti e delle decisioni assunte in tali riunioni che si costituiscono le asso-

ciazioni fra gli stessi.

Troverete la seconda parte dell'articolo sul prossimo numero di TN Trasportonotizie



Dr. AURELIO PRISCO

QUALITÀ TRASPORTI

È Assessor dei modelli per l'Eccellenza Aziendale (EFQM - PQI - INNOVAZIONE) e ha partecipato dal 1997 a tutte le edizioni nazionali dei premi. È Lead auditor abilitato dal Ministero dei Trasporti (delibera 16/07 del 30 maggio 2007) per la certificazione del sistema di qualità ai fini della sicurezza nel trasporto dei prodotti agroalimentari. Dal 2000 svolge l'attività di libero professionista nella consulenza operante nel campo dell'Organizzazione Aziendale e dei Sistemi di Gestione. È Lead auditor di un prestigioso ente di certificazione nei settori logistico e agroalimentare.

LO SVILUPPO DEL CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT (CRM) NEL SETTORE DELLA LOGISTICA

Nel nostro viaggio nel mondo della qualità, applicata alla realtà dei trasporti su strada, è necessario soffermarsi su una metodologia definita CRM tanto acclamata e citata negli ultimi anni, nella gestione operativa dell'azienda, che merita un approfondimento per valutarne l'applicabilità nel settore dei trasporti e più in generale nella logistica.

Il CRM (Customer Relationship Management) è una combinazione di strategie, processi e tecnologie con l'obiettivo di massimizzare la soddisfazione della clientela, migliorando la loro fedeltà all'azienda e di conseguenza la loro profittabilità.

Ma perché c'è bisogno del CRM quando il cliente è attento solo ed esclusivamente alla tariffa più bassa?

Questa domanda è pertinente ma può essere aggirata se immaginiamo un contesto dove al cliente viene offerto un servizio con alto valore aggiunto in un'ottica di partnership.

Il CRM, se ben organizzato e gestito, fornisce una buona misura dell'efficacia operativa dell'azienda ed un valido aiuto all'incremento della customer satisfaction. È il cliente e non il prodotto/servizio al centro del business.

Di conseguenza è impossibile soddisfare i clienti se non li si conosce molto bene, cioè bisogna imparare a conoscerli, a capire i loro desideri e soddisfarli.

Ma per essere ancora più efficaci tracciamo una guida per la scelta di un **supporto informatico per la piena applicazione del CRM**. Un sistema software dovrebbe avere le seguenti principali caratteristiche:

- il programma consente la raccolta e la gestione di informazioni anagrafiche dettagliate di contatti, clienti potenziali e clienti acquisiti;
- gestisce e tratta vendite (importo, scontistica, probabilità di buon fine);
- consente di disporre dello storico dei contatti interscambiati con il cliente (telefonate, email, incontri) e di gestire tutte le attività in corso (appuntamenti, offerte, promozioni, ecc.);
- dispone di un calendario appuntamenti/scadenze condiviso da tutto il

personale coinvolto nei rapporti con il cliente;

- consente di gestire archivi di documenti che possono essere condivisi con i clienti secondo predefiniti permessi di accesso;
- gestisce reclami e assistenza con tracciamento delle attività di risoluzione dei problemi;
- software rilasciato con licenza open source.

Infine da non dimenticare che il progetto deve essere preparato *ad hoc* per l'impresa e non si possono applicare progetti standard perché ogni azienda rappresenta una realtà a sé.

Per maggiori informazioni e approfondimenti contattate

DG Consulting s.c.

Tel.: 0171.412816

Email: info@dgconsulting.it



Dr. GIANCARLO TAVELLA

FISCO

Laureato in “Economia dell’Azienda Moderna” presso l’Università LUM JEAN MONNET, Facoltà di Economia, è iscritto all’Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Cuneo ed è Revisore contabile. È stato Sindaco del Comune di Farigliano (CN) dal 2004 al 2009.

RIMBORSI IVA: LE NOVITÀ INTRODOTTE DAL DECRETO SEMPLIFICAZIONI

Il Decreto semplificazioni (D.Lgs. 21 novembre 2014 n. 175) con l'articolo 13 ha sostituito il tenore dell'art. 38-bis del DPR 633/72 prevedendo **nuove modalità per l'esecuzione dei rimborsi IVA**.

In breve, la nuova disciplina prevede l'estensione da 5.164,57 a 15.000,00 euro della soglia di esonero da ulteriori adempimenti ai fini dei rimborsi; la possibilità di ottenere rimborsi, per importi superiori a 15.000,00 euro, senza prestazione della garanzia patrimoniale purché sia presentata la dichiarazione IVA annuale o del modello TR, per i rimborsi trimestrali, recanti il visto di conformità da parte di un professionista abilitato o, per le società obbligate, la sottoscrizione da

parte dell'organo di controllo contabile e sia sottoscritta la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà che attesti la sussistenza delle condizioni soggettive del contribuente che legittimano l'accesso al rimborso senza prestazione della garanzia.

Inoltre, la decorrenza del termine di tre mesi per l'esecuzione dei rimborsi è stata anticipata alla data di presentazione della dichiarazione mentre prima tale termine decorreva dalla scadenza del termine di presentazione della dichiarazione.

Le nuove disposizioni si riferiscono sia ai rimborsi annuali che ai rimborsi trimestrali.

I rimborsi di importo inferiore a 15.000,00 euro sono eseguiti in base alla sola pre-

sentazione della dichiarazione annuale o dell'istanza di rimborso trimestrale.

Viene, quindi, **estesa da 5.164,57 a 15.000,00 euro la soglia di esonero da ogni ulteriore adempimento**, ad eccezione della presentazione della dichiarazione o dell'istanza di rimborso trimestrale. L'Agenzia delle Entrate con propria circolare (n. 32 del 30 dicembre 2014) ha chiarito che il limite di 15.000,00 euro è da intendersi riferito non alla singola richiesta, ma alla somma delle richieste di rimborso effettuate per l'intero periodo d'imposta.

Anche per i **rimborsi IVA di importo superiore a 15.000,00 euro** non è richiesta la prestazione della garanzia patrimoniale se sono congiuntamente rispettati gli adempimenti di cui sopra. La prestazione della garanzia patrimoniale esonera il contribuente dall'apposizione del visto di conformità. Pertanto, il contribuente può scegliere di presentare la garanzia

DGConsulting s.c.
consulenza globale



**la tua azienda ha bisogno di consulenza?
sei un professionista desideroso di ampliare le tue competenze?**

**la nostra società di consulenza raggruppa professionisti di ogni settore
per fornire assistenza aziendale a 360°:**

**fiscale • legale • finanziamenti nazionali ed europei
organizzazione • formazione • sicurezza sul lavoro**



Sede operativa: Corso Soleri 3, 12100 Cuneo
Tel. 0171 412816 • Fax 0171 426964 • Email amministrazione@dgconsulting.it

in luogo dell'apposizione del visto e della dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà.

Si rammenta che i soggetti che possono apporre il visto di conformità ai fini del rimborso IVA, sono: gli iscritti nell'Albo dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili; gli iscritti nell'Albo dei Consulenti del lavoro; gli iscritti, alla data del 30 settembre 1993, nei ruoli dei periti e degli esperti tenuti dalle Camere di Commercio per la subcategoria tributi, in possesso di diploma di laurea in giurisprudenza o in economia e commercio (o equipollenti) o di diploma di ragioneria; i responsabili dei CAF-impresе, che già svolgono attività di assistenza fiscale.

In alternativa al visto di conformità è possibile far apporre la sottoscrizione da parte del soggetto o dell'organo incaricato ad effettuare la revisione legale dei conti, ovvero, alternativamente: il revisore legale; il responsabile della revisione legale dei conti, se la stessa è affidata ad una società di revisione legale; il Collegio sindacale.

La nuova procedura prevede che il richiedente il rimborso alleggi alla dichiarazione annuale o all'istanza di rimborso su cui è già stato apposto il visto di conformità, o la sottoscrizione alternativa, una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, mediante la quale attesti la sua qualifica di "contribuente virtuoso", ossia la coesistenza delle seguenti condizioni:

- che il patrimonio netto non è diminuito, rispetto alle risultanze contabili dell'ultimo periodo d'imposta, di oltre il 40%;
- che la consistenza degli immobili non si è ridotta, rispetto alle suddette risultanze contabili, di oltre il 40% per



cessioni non effettuate nella normale gestione dell'attività esercitata;

- che l'attività non è cessata, né si è ridotta per effetto di cessioni di aziende o rami di aziende compresi nelle suddette risultanze contabili;
 - che non risultano cedute, nell'anno precedente la richiesta, azioni o quote della società stessa per un ammontare superiore al 50% del capitale sociale (se l'istante è una società di capitali non quotata);
 - che sono stati eseguiti i versamenti dei contributi previdenziali e assicurativi.
- Vi sono taluni specifici casi in cui i rimborsi di importo superiore a 15.000,00 euro sono eseguiti previa presentazione della garanzia patrimoniale. In particolare:
- quando il richiedente esercita l'attività di impresa da meno di due anni, fatta eccezione per le start-up innovative di cui all'art. 25 del DL 179/2012;
 - quando si tratta di soggetti passivi ai quali, nei due anni precedenti la richiesta di rimborso, sono stati notificati avvisi di accertamento o di rettifica da cui risulti una differenza tra gli importi accertati e quelli dell'imposta dovuta o del credito dichiarato;

- quando si tratta di soggetti passivi che presentano la dichiarazione o l'istanza priva del visto di conformità o della sottoscrizione alternativa o non presentano la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà;
- quando si tratta di soggetti passivi che richiedono il rimborso dell'eccedenza detraibile risultante all'atto della cessazione dell'attività.

La suddetta garanzia può essere prestata mediante la costituzione di pegno su titoli di Stato o garantiti dallo Stato di loro proprietà o di terzi. La costituzione di tale garanzia si realizza mediante la creazione di un deposito vincolato presso un intermediario finanziario autorizzato.

Poiché **la nuova disciplina si applica anche ai rimborsi in corso di esecuzione e non ancora conclusi, alla data di entrata in vigore del D.Lgs. 175/2014 (13 dicembre 2014)**, per i rimborsi di ammontare superiore a 5.164,57 euro e fino a 15.000,00 euro, non è richiesta la prestazione della garanzia mentre per i rimborsi di ammontare superiore a 15.000,00 euro, il contribuente, in presenza di dichiarazione con visto di conformità o sottoscrizione dell'organo di controllo con-

tabile, al di fuori delle ipotesi "di rischio", è tenuto esclusivamente a presentare la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà. Ovviamente la nuova disciplina non produce effetti sui rapporti per i quali la procedura di rimborso sia già conclusa con l'erogazione al 13 dicembre 2014.

Infine giova ripetere che il nuovo art. 38-bis co. 1 del DPR 633/72 stabilisce che **i rimborsi IVA "sono eseguiti, su richiesta fatta in sede di dichiarazione annuale, entro tre mesi dalla presentazione della dichiarazione"** mentre in base al testo previgente, il termine di esecuzione dei

rimborsi decorreva dalla data di scadenza prevista per la presentazione della dichiarazione IVA annuale. Per esemplificare: se la dichiarazione è presentata il 10 febbraio 2015, è da tale data che deve farsi riferimento per il calcolo della decorrenza del termine di tre mesi.



Ing. PAOLO GIOLITTI

SICUREZZA E AMBIENTE

Libero professionista iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Cuneo, è titolare della si.qu.am s.a.s., società di consulenza nel settore della sicurezza sul lavoro e ambiente. Vanta esperienza decennale come consulente ed RSPP esterno in svariate ditte del territorio. È consulente e formatore di Confindustria Cuneo.

D.LGS. 231/01: SICUREZZA SUL LAVORO E AMBIENTE

Con questo articolo si apre una serie dedicata al **D.Lgs. n. 231/2001** "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, a norma dell'articolo 11 della legge 29 settembre 2000, n. 300" ed alle sue implicazioni in materia di sicurezza sul lavoro ed ambiente.

Il suddetto decreto ha introdotto il principio della **responsabilità amministrativa per i reati commessi dalle figure di responsabilità (dette apicali) nell'interesse o a vantaggio dell'ente stesso (azienda)**.

Tale responsabilità ha un **impatto diretto sul patrimonio dell'ente e sugli interessi economici dei soci**; basti pensare che le sanzioni possono ammontare anche a centinaia di migliaia di euro e, circostanza altrettanto grave, possono portare alla revoca dell'autorizzazione necessaria per svolgere l'attività o al commissariamento giudiziale dell'ente. Il decreto si presenta come un "contenitore" che inizialmente era rivolto ad ambiti specifici di reato doloso, principalmente amministrativi (es. corruzione, concussione, truffa, reati societari).

Il campo di applicazione è stato fortemente ampliato nel tempo attraverso numerosi interventi normativi:

- la L. 123/07 ed il D.Lgs. 81/08 s.m.i. hanno introdotto i **reati di omicidio colposo e lesioni colpose gravi e gravissime commessi con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro** (a titolo esempli-

ficativo rientrano in tali reati gli infortuni con periodo di inabilità superiore ai 40 giorni e le malattie professionali);

- il D.Lgs. 121/11 ha introdotto i **reati ambientali** (a titolo esemplificativo la gestione dei rifiuti senza autorizzazione, emissioni in atmosfera non autorizzate, l'inquinamento e l'ommissione bonifica, la violazione delle norme sul SISTRI).

La peculiarità di queste modifiche risiede nel fatto che **si tratta di illeciti a carattere colposo e non doloso**. Ciò significa che per tali reati l'ente risponderà a prescindere dall'esistenza, nell'autore del reato, di una coscienza e volontà dell'evento, essendo sufficiente che lo stesso abbia causato l'evento per **negligenza, imprudenza, imperizia** o per **inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline**.

A questo punto la domanda è una. Come uscirne? Per fortuna la risposta è "si può".

Il legislatore, nell'ambito dello stesso D.Lgs. n. 231/2001, ha previsto infatti la **possibilità per l'azienda di uscire dall'applicazione di tale norma** attraverso la preventiva adozione ed efficace attuazione di un **"Modello di organizzazione e gestione"** conforme ai requisiti definiti dal decreto stesso.

Tale modello consiste in un sistema di protocolli/procedure, aderente alla realtà aziendale, che permette di tenere sotto controllo l'applicazione delle prescrizioni normative cogenti che, se violate, possono essere fonte della responsabilità dell'impresa.

L'ente dovrà inoltre affidare ad un orga-

nismo dotato di autonomi poteri d'iniziativa e controllo, denominato **Organismo di vigilanza**, la vigilanza e l'aggiornamento del Modello.

Al fine di realizzare un Modello organizzativo avente efficacia esimente anche per i reati legati alla sicurezza sul lavoro e all'ambiente, esistono diversi strumenti. Per quanto riguarda la sicurezza sul lavoro:

- la tutela minima si ha attraverso l'applicazione dell'art. 30 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i., che prevede di inserire nel Modello un protocollo di controllo per gli aspetti di competenza;
 - un livello più strutturato si ha invece attraverso l'implementazione di un Sistema di gestione della sicurezza volontario non certificato, conforme alle linee guida UNI-INAIL, o certificato, conforme allo standard OHSAS 18001; Parimenti, per quanto riguarda l'ambiente:
 - seppur non previsti da alcuna norma, l'adozione di protocolli di controllo delle matrici ambientali;
 - l'implementazione di un Sistema di gestione ambientale volontario certificato, conforme alla norma ISO 14001.
- Nei prossimi numeri verranno approfonditi tali strumenti.



ASSOTRASPORTI, in collaborazione con il **Consorzio InsiemeDiPiù**,

offre a tutte le Aziende proprietarie di almeno tre veicoli a motore

UN LIBRO MATRICOLA DEDICATO, A CONDIZIONI DI SICURO INTERESSE

Contattateci al numero **348.8827231**:

il nostro personale dedicato vi indicherà la documentazione da produrre per procedere alla quotazione e, se di interesse, alla definitiva attivazione della copertura assicurativa!



Consorzio IDP

Focus: qui Piemonte



Valanghe sul Colle della Maddalena Firmata la convenzione per il distacco artificiale

Si è firmata lo scorso 27 gennaio la convenzione per il distacco artificiale delle valanghe al Colle della Maddalena.

Si è svolta presso la Prefettura di Cuneo la firma della convenzione volta ad attuare il progetto sperimentale di azione e monitoraggio per mitigare il pericolo valanghe al valico del Colle della Maddalena.

Tra i firmatari, Raffaele Celesia del Compartimento di Torino dell'Anas, Stefano Bovo

della Regione Piemonte, il consigliere provinciale cuneese Mauro Bernardi, delegato da Federico Borgna, Annalisa Genta della Comunità Montana Valle Stura e Arnaldo Giavelli del Comune di Argentera.

Presenti all'incontro, tra gli altri, il **Prefetto di Cuneo** Giovanni Russo, l'**Assessore ai trasporti della Regione Piemonte** Francesco Balocco e le associazioni di categoria degli autotrasportatori, tra cui **Assotrasporti e**

Contattate l'Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto per conoscere le attività che svolge e i servizi che offre ai trasportatori cuneesi

Sede: Via Bruni 1, 12100 Cuneo

Email: cuneo@assotrasporti.eu • Tel: 0171 413146

ACIT (Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto), fortemente interessate ai problemi della viabilità piemontese.

Il progetto ha visto, sin dalla sua nascita, il coordinamento congiunto delle competenze e delle risorse economiche tra i vari attori economici, politici e sindacali della zona, associazioni di autotrasporto *in primis*, data la **necessità di risolvere il problema della viabilità in particolare per il trasporto merci**.

È stato proprio il Prefetto Russo a sottolineare come

la collaborazione tra istituzioni ed associazioni di categoria sia stato un segnale importante, *"un modello da esportare"*.

Da sempre in prima linea in difesa della categoria, **Assotrasporti** - soddisfatta del risultato ottenuto, reso possibile grazie alla cooperazione e collaborazione delle differenti realtà del territorio - **si è impegnata, anche con un contributo economico, a supportare questa iniziativa** al fine di facilitare il transito sulle strade piemontesi degli autotrasportatori associati.



SCOTTO

TENDE & TELONI



TELONI PER CAMION



TENDE DA SOLE

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

Focus: qui Liguria



Riapre la provinciale 51 nel Savonese Quattro anni dopo le frane in Alta Val Bormida

Èra il gennaio 2011 quando la strada provinciale 51 "Bormida di Millesimo" fu colpita da eventi franosi che bloccarono la viabilità dell'Alta Val Bormida, nel Savonese.

Un tratto della carreggiata, nella **località di Isolagrande a Murialdo**, rimase sommersa per circa cinquanta metri da 40.000 metri cubi di materiale. Seguì l'intervento della Provincia di Savona, che per assicurare il mantenimento della viabilità fra Murialdo e Calizzano fece realizzare in via provvisoria un **ponte militare di attra-**

versamento del fiume Bormida.

Lo scorso 11 febbraio, quattro anni dopo le frane in Val Bormida, **riapre la prima corsia a senso unico alternato della provinciale** a Murialdo.

Gli interventi di messa in sicurezza del versante franato della SP 51 e di ricostruzione della porzione di strada crollata, iniziati a novembre 2013, si concluderanno **entro l'inizio dell'estate**, quando **la provinciale tornerà a doppio senso nella sua sede storica**.

Più in dettaglio i lavori riguardano la riprofilatura del trat-

to stradale, la realizzazione di nuovi muri di sostegno e di una gradonatura del pendio e la sistemazione di reti metalliche per scongiurare il ripetersi di simili eventi.

Alcuni giorni dopo la parziale riapertura della SP 51, le autorità hanno effettuato un sopralluogo a Murialdo per valutare l'avanzamento dei



SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



L'Agenzia Sandiano di Sanremo (IM) è a disposizione delle Associazioni e degli autotrasportatori, in collaborazione con le Agenzie convenzionate sul territorio, per la soluzione delle problematiche del trasporto:

iscrizioni e variazioni con o senza limiti presso l'Albo degli Autotrasportatori e l'Albo degli Smaltitori rifiuti; immatricolazioni e passaggi di proprietà dei veicoli in conto terzi e/o in conto proprio; acquisizione aziende di autotrasporto o con requisiti; revisioni e collaudi sia presso sedi Ministero dei Trasporti sia presso officine autorizzate; consulenza specializzata in materia di merci pericolose ADR, merci deperibili ATP, ecc; autorizzazioni internazionali (CEE ed extra-CEE di ogni tipo); apertura sedi all'estero; quesiti e ricorsi presso Ministero dei Trasporti e altri Enti.

Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM)

Tel. 0184.50.15.60 - Fax 0184.54.16.66

e-mail: agenzia@sandiano.com - <http://www.sandiano.com>

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

lavori, lunghi e molto costosi. "Quattro anni e quattro milioni di euro - ha dichiarato il **Presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando** - D'altronde sono stati quarantamila i metri cubi finiti sulla strada e nel fiume Bormida: una frana di dimensioni ciclopiche. Si è temuto che non si potesse più riattivare questa strada, poi la Provincia ha subito realizzato il by-pass. Con un finanziamento d'altri tempi siamo riusciti a convo-

gliare queste risorse e ora finalmente una corsia riparte; la seconda dovrebbe ripartire per l'estate. La gente qui sostiene che sia meglio tenere per un po' il by-pass e credo sia prudente aspettare un po' perché sia tutto consolidato". **Monica Giuliano, Presidente della Provincia di Savona**, ha aggiunto: "Guardando le immagini di quattro anni fa ci si rende conto del lavoro complesso ma oggi, finalmente, grazie ai contributi regionali e

ai lavori dei tecnici della Provincia di Savona che hanno seguito costantemente ogni singolo passaggio, siamo arrivati all'apertura. Un grande risultato, nonostante le diffi-

coltà che le Province stanno vivendo, ma attraverso questa partnership con la Regione Liguria finalmente siamo riusciti a dare una risposta a questi territori".

Volete segnalarci notizie o eventi sul vostro territorio? Collaborate con la nostra redazione! Scriveteci o chiamateci: info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Focus: qui Lombardia

Pedemontana lombarda, primi tagli di nastro Nessun pedaggio per tutto il periodo Expo

La tanto attesa inaugurazione delle prime tratte della **Pedemontana lombarda**, l'auto-

strada che collegherà le province di Varese e Bergamo, è arrivata. Da fine gennaio sono tran-

sitabili la **tangenziale di Varese**, snodo cruciale della Pedemontana, e la **tratta A dell'autostrada**, 15 chilometri di percorso fra l'interconnessione con l'A8 Milano-Varese (a **Cassano Magnago**, Varese) e lo svincolo con l'Ag Milano-Como (a **Lomazzo**, Como).

Almeno per tutto il periodo di Expo non ci saranno pedaggi da pagare sulle nuove tratte.

Alla cerimonia di inaugurazione della tangenziale di Varese, il presidente della Regione **Roberto Maroni** ha parlato di "un sogno che si realizza". È grande la soddisfazione perché si trat-

ta di "opere che la gente di questi territori aspettava da cinquant'anni. [...] Queste infrastrutture renderanno il nostro territorio più accessibile, diminuiranno traffico e renderanno più competitive le nostre imprese".

Le prossime tappe? Entro la vigilia di Expo, dovranno entrare in esercizio la **tangenziale di Como** e la **tratta B1 della Pedemontana** - 7,5 chilometri fra Lomazzo e Lentate sul Seveso - e nei prossimi mesi proseguiranno i lavori per il completamento dell'intera infrastruttura, per la quale si dovrà attendere ancora qualche anno.



La Lombardia guida i trasporti in Italia

In Italia il settore dei trasporti coinvolge oltre 164.000 imprese e 1,3 milioni di addetti, per un fatturato totale di 116 miliardi di euro. **Prima regione italiana è la Lombardia**, che vanta ben **29.000 imprese, 222.000 addetti e 28 miliardi di euro di fatturato**, un quarto del totale nazionale. Seguono per numero di imprese Lazio (18.000 imprese) ed Emilia-Romagna (16.000 imprese). È quanto emerge dai dati della Camera di commercio di Milano e dell'Istat al III trimestre 2014 e 2013. I settori più forti in regione sono legati al **trasporto su gomma**, al **magazzinaggio**, ai **servizi postali** e alla **fabbricazione di mezzi di trasporto**. Guardando alle singole province lombarde, **Milano** è prima in regione - con 13.000 aziende, circa il 60% degli addetti e 21 miliardi di fatturato - seguita da **Brescia** (3.000 imprese e quasi 18.000 addetti) e **Bergamo** (2.000 imprese e 24.000 addetti). A livello nazionale, Milano è seconda, preceduta solo da Roma, che conta 14.000 imprese.

Ogni mese in tutta Italia il mensile più qualificato ... con il nuovo, l'usato e unico nel suo genere mezzi e attrezzature da lavoro in tutte le sue declinazioni.



 editorialewinner ... al servizio di chi lavora.

Insieme,
abbiamo una marcia in più.



TRANSPOTEC
LOGISTEC

SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 16-19 aprile 2015

Registrati su www.transpotec.com e risparmi il 50% sul biglietto!