

## ELEZIONI 2014

## L'ALBA DI UN NUOVO GIORNO

## PER IL TRASPORTO IN EUROPA?

### IN PRIMO PIANO



*Albo auto-  
trasporto in  
difficoltà*

*pagina 4*



*Reti di  
trasporto, UE  
boccia l'Italia*

*pagina 4*



*Rifiuti,  
intervista al  
Presidente  
Albo gestori  
ambientali*

*pagina 14*



*Riposo set-  
timanale a  
bordo veicolo  
vietato in  
Francia?*

*pagina 24*



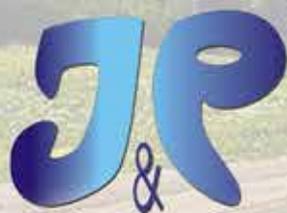
*Nuovo CCNL  
Assotrasporti-  
UGL, ecco le  
novità*

*pagina 29*



*Dal territorio.  
Focus  
Piemonte,  
Liguria,  
Lombardia*

*pagina 34*



**Imprenditori & Professionisti s.c.a r.l.**

DAL 2002 SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

LA SODDISFAZIONE DEGLI ASSOCIATI È LA NOSTRA MISSIONE



## ASSICURAZIONI

**SOLUZIONI MIRATE E  
VANTAGGIOSE CON PRIMARIE  
COMPAGNIE ASSICURATIVE**

**R.C. AUTO**



**AZIENDA**



**CASA**



**FAMIGLIA**



## TESSERE CARBURANTE



## PAGAMENTO PEDAGGI

## PRENOTAZIONE TRAGHETTI



...e molto  
altro!

Via XX Settembre 2, 12100 CUNEO - Tel. 0171 41.31.46 - Fax 0171 42.69.64  
info@imprenditorieprofessionisti.it - www.imprenditorieprofessionisti.it

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





## SOMMARIO

- |     |                            |     |                       |
|-----|----------------------------|-----|-----------------------|
| 3.  | <b>EDITORIALE</b>          | 29. | <b>CONSULENTI</b>     |
| 4.  | <b>AUTOTRASPORTO 360°</b>  | 29. | Lavoro                |
| 13. | <b>NORME E ISTITUZIONI</b> | 30. | Pratiche auto         |
| 16. | <b>L'INTERVISTA</b>        | 31. | Fisco                 |
| 19. | <b>EVENTI</b>              | 32. | Legale                |
| 21. | <b>LA TUA VOCE</b>         | 33. | Qualità trasporti     |
| 27. | <b>SICUREZZA STRADALE</b>  | 34. | <b>DAL TERRITORIO</b> |
|     |                            | 34. | Qui Piemonte          |
|     |                            | 38. | Qui Liguria           |
|     |                            | 39. | Qui Lombardia         |

### NUMERO 2 - ANNO 2014

Aut. Tribunale di Cuneo n. 535  
dell'11/12/2000

**Proprietario ed Editore**  
DG Consulting s.c.

**Direttore Responsabile**  
Secondo Sandiano

#### In redazione

Francesca Vinai, Fabio Rubero,  
Fabrizio Civallero, Gabriella Tomasi

#### Collaboratori

Giada Alloa, Davide Calvi,  
Roberto Corino, Saverio Nicco,  
Giuliano Latuga, Aurelio Prisco,  
Giancarlo Tavella, Domenico Toppino

#### Amministrazione

Ilaria Ponzo, Marcella Farina

#### Redazione

Corso Soleri, 3 - 12100 Cuneo  
Tel. 0171/412816  
Fax 0171/426964  
E-mail: info@dgconsulting.it  
www.trasportnotizie.com

#### Pubblicità

Tel. 0171/412816  
info@dgconsulting.it

#### Stampa

Tipolitografia Europa - Cuneo

## EDITORIALE

Fabio Rubero



### ALLE URNE E SUL CAMION

Domenica 25 maggio tutti i cittadini della Comunità Europea sono chiamati alle urne per il rinnovo dei rappresentanti al Parlamento Europeo.

Si tratta di una consultazione che, ogni qualvolta quinquennalmente si rinnova, assume maggiore importanza in virtù del condizionamento sempre maggiore che la politica comunitaria esercita su quella dei singoli stati membri.

È dunque importante, più che mai, che a Strasburgo ci vadano persone che hanno a cuore, più di altre, le questioni legate al trasporto e, soprattutto, ai trasportatori.

Di particolare rilievo, inoltre, l'idea del Direttore di SicurAUTO.it Claudio Cangialosi, che ha trascorso alcuni giorni a bordo di un camion ed in compagnia di una camionista in virtù della convinzione che soltanto in questo modo sia possibile comprendere appieno e davvero

quella che è la vita (ammesso che tale possa definirsi) di un autotrasportatore, oggi.

Iniziativa lodevole che alcuni anni orsono consentì a questa testata, con la collaborazione dell'associazione Assotrasporti, di far vivere la medesima esperienza alla giornalista del TG1, Francesca Grimaldi, la quale ne ricavò un ampio servizio per il settimanale di Rai Uno, TV Sette ed addirittura un servizio per il TG1 delle venti che testimoniavano già allora la totale inadeguatezza delle condizioni di lavoro di un'azienda di autotrasporto e dei suoi autisti.

Sono passati quattro anni ma nulla è cambiato.

Tuttavia la storia, per definizione, si ripete e nel riproporre ciclicamente i medesimi problemi ne suggerisce la soluzione che a volte, però, è troppo vicino agli occhi per poter essere vista.



Francesca Vinai

## Albo autotrasporto in difficoltà

### Problemi per le quote 2014 e Comitato centrale in stallo

Dopo che per mesi gli autotrasportatori hanno riscontrato ripetute difficoltà nel versare online le quote di iscrizione 2014 all'Albo autotrasporto, il Ministero dei Trasporti ha ammesso il sussistere dei problemi tecnici.

In una comunicazione alle Associazioni di categoria degli autotrasportatori dello scorso 15 aprile, il Capo Dipartimento dei Trasporti al Ministero, Amedeo Fumero, ha riconosciuto "la presenza di diversi **pro-**

**blemi**, sia **per il pagamento delle quote associative**, sia per l'acquisizione dell'evidenza dei pagamenti effettuati", spiegando che "è scaduto il servizio di gestione informatica del CED [Ndr: Centro elaborazione dati] del Comitato Centrale".

L'ammissione ministeriale dei disfunzionamenti del sistema telematico dell'Albo giunge dopo molte **denunce delle Associazioni degli autotrasportatori**, alcune delle quali avevano richiesto - senza successo -

che il Comitato Centrale prorogasse il termine di versamento delle quote 2014 e concedesse

la possibilità di pagare con bollettino posta-

le, come accaduto fino al 2012.

Nonostante il Dipartimento dei Trasporti si sia attivato per risolvere le criticità, dal Ministero non si escludono "**ulteriori possibili malfunzionamenti**".

Al contempo, Fumero ha assicurato che il nuovo Comitato centrale affronterà di petto la questione: **una volta che il nuovo Comitato centrale sarà operante**, saranno avviate "le necessarie azioni per dare soluzione al problema", si spera finalmente definitiva.

A proposito di nuovo Comitato centrale, la comunicazione di Fumero ha annunciato che sono **in via di completamento le procedure per il rinnovo dell'organo direttivo dell'Albo**.

A dire il vero, l'insediamento era previsto "entro la metà di marzo", come scritto sul sito web dell'Albo, ma a inizio maggio non si ha ancora notizia dell'avvenuta ricostituzione del Comitato centrale.



## Reti di trasporto, Italia bocciata in Europa

### I controlli all'ingresso frenano il trasporto merci su strada

Lo scorso 10 aprile la Commissione Europea ha pubblicato per la prima volta un quadro di valutazione dei sistemi di trasporto in Europa. Un vero e proprio **tabellone segnapunti** che mette **a confronto la qualità e l'efficienza del sistema stradale, ferroviario, aereo e per vie navigabili dei 28 Paesi membri dell'Unione europea**.

Questi ultimi sono stati valutati - utilizzando dati di Eurostat, Agenzia europea dell'ambiente, Banca mondiale e OCSE - secondo 22 indicatori delle seguenti 8 macrocategorie: libertà di accesso e

regolamentazione del mercato unico; infrastrutture; impatto ambientale; sicurezza; recepimento della normativa europea; violazione della legislazione dell'UE; innovazione e ricerca; logistica. Obiettivo di questa panoramica - spiega una nota della Commissione europea - è di tracciare una mappa delle diverse performance dei servizi di trasporto in Europa, per aiutare gli Stati membri a **identificare le lacune** e a **definire le priorità di investimenti e politiche**.

Primi della classe, manco a dirlo, sono risultati i Paesi del Nord Europa, con Olan-



da e Germania in testa, seguiti da Svezia, Gran Bretagna, Danimarca e Finlandia.

L'Italia, invece, si è piazzata **in zoesima posizione**. Peggio di noi soltanto Croazia, Cipro, Portogallo, Romania, Lituania, Grecia, Bulgaria e Polonia.

A trascinare così in basso nella classifica il Belpaese sono il basso tasso di **recepimento della normativa europea dei trasporti** e le troppe **procedure di infrazione aperte nel settore trasporti**.

Non solo l'Italia è fanalino di coda per trasposizione delle Direttive comunitarie in tema di trasporti nella legislazione nazionale, ma con 14 procedure aperte dalla Commissione europea per violazioni alla normativa comunitaria sui trasporti, il nostro Paese è - dopo Portogallo (16) e Spagna (15) - il terzo con il maggior numero di procedimenti pendenti.

Male anche il **trasporto italiano su gomma**. Il Belpaese, a metà classifica per sicurezza della mobilità stradale, è ultimo in Europa per attuazione del mercato unico nell'autotrasporto merci. L'UE boccia, quindi, la chiusura dell'Italia, le cui barriere all'ingresso e il controllo dei prezzi da parte delle autorità comportano aggravati per gli operatori.

Inoltre, le infrastrutture stradali pongono l'Italia in 17esima posizione in Europa, con una densità infrastrutturale - intesa come rapporto fra lunghezza totale delle autostrade e popolazione - inferiore a quella media comunitaria.

Molto più incoraggiante il quadro italiano del **trasporto su rotaia**. Il nostro Paese vanta la maggiore estensione di linee ferroviarie elettrificate in Europa, che le consente di primeggiare per sostenibilità ambientale dei trasporti su ferro.

Infine, l'Italia è tra primi Paesi UE per **innovazione delle aziende del settore**

**trasportistico**, indicatore che raccoglie i dati riferiti a produzione di autoveicoli, commercio all'ingrosso e al dettaglio e

riparazione di autoveicoli, trasporto via terra, via acqua e via aria, magazzinaggio e attività postali.

## Autotrasporto e cabotaggio in Europa

In una relazione del 14 aprile scorso, la Commissione europea ha tracciato un quadro dell'autotrasporto europeo. Questi i dati:

- il **72% delle merci movimentate via terra** nell'Unione europea sono trasportate su strada
- **600.000 Aziende europee** operano nell'autotrasporto
- **300 miliardi di euro** è il fatturato annuo complessivo del settore
- ogni giorno circolano sulle strade europee quasi **250.000 autocarri vuoti**, di ritorno da una consegna o in viaggio verso un nuovo carico

I **viaggi a vuoto** rappresentano uno dei problemi maggiori del trasporto merci su gomma in Europa. Secondo la Commissione europea, **aprire maggiormente i mercati nazionali dell'autotrasporto alla concorrenza** consentirebbe di ridurre i viaggi a vuoto e di migliorare l'efficienza del settore.

In altre parole, **l'UE chiede l'eliminazione delle restrizioni al cabotaggio** - ossia alle operazioni di trasporto nazionali di un'impresa effettuate in uno Stato membro diverso dal proprio - per consentire agli autotrasportatori di combinare i carichi e utilizzare i viaggi di ritorno.

**L'Italia**, però, assieme ad altri Paesi - Belgio, Francia, Austria e Danimarca - è **riluttante** ad un'ulteriore liberalizzazione del cabotaggio nell'UE, almeno fino a quando non saranno risolte le gravi irregolarità di mercato che danno origine a dumping sociale e concorrenza sleale.

Come a dire: prima armonizziamo e coordiniamo le normative degli Stati europei, poi apriamo alla completa liberalizzazione del cabotaggio.



**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**

## Carburanti alternativi

### Svolta nella politica europea dei trasporti

Lo scorso 15 aprile, il Parlamento europeo in seduta plenaria ha approvato la Direttiva proposta dalla Commissione europea per lo sviluppo di un'infrastruttura per i carburanti alternativi nei trasporti, ossia **elettricità, idrogeno e gas naturale**.

La Direttiva, che dovrebbe essere formalmente adottata dal Consiglio entro la fine dell'anno, garantirà lo sviluppo di una **rete capillare, uniforme ed efficiente di stazioni di ricarica e rifornimento per i veicoli a carburante alternativo in tutta Europa**, con parametri comuni di design, funzionamento e attrezzature, a cominciare da **standard tecnici unici** per i connettori di ricarica dei veicoli elettrici.

Sino ad oggi, a frenare la diffusione dei carburanti "puliti" in Europa sono stati le lacune tecnologiche e commerciali, un basso livello di accettazione da parte dei consumatori e la mancanza di stazioni di ricarica e rifornimento e di specifiche tecniche comuni necessarie a garantire la mobilità in Europa dei veicoli che utilizzano combustibili alternativi. Infatti, le differenti scelte tecnologiche adottate nei Paesi membri hanno portato a una frammentazione del mercato europeo e creato barriere tecnologiche che impediscono ai veicoli che utilizzano combustibili alternativi di muoversi liberamente sul territorio comunitario.

La nuova Direttiva rende obbligatoria una copertura infrastrutturale minima per i carburanti alternativi negli Stati membri, da realizzare con il sostegno

dell'Unione europea.

Più precisamente, entro il 2020 tutti gli Stati dovranno dotarsi nei nodi urbani ed extraurbani di un numero minimo di punti di ricarica per veicoli elettrici e di rifornimento per veicoli a gas naturale e idrogeno.

Entro il 2025 l'obbligo sarà esteso a tutte le autostrade della rete prioritaria Ten-T, i cosiddetti "corridoi europei".

Entro lo stesso anno i porti Ten-T selezionati dagli Stati Membri dovranno dotarsi di terminali per il gas naturale liquefatto (GNL, si veda il **box in basso**). È previsto anche l'obbligo per ogni Stato membro di dotarsi di almeno un punto di carico per il GNL.

**Obiettivo** della Direttiva? Ridurre la dipendenza dell'UE dal petrolio, tagliare le emissioni di gas serra e accelerare la



decarbonizzazione del sistema dei trasporti europeo.

Il Vicepresidente della Commissione europea Siim Kallas, responsabile per i Trasporti, ha definito il voto del Parlamento europeo una "pietra miliare nel roll-out di combustibili puliti in Europa". "Queste nuove regole - ha proseguito Kallas - sono una risposta diretta alle richieste dell'industria, degli investitori e dei consumatori. Le autorità nazionali hanno ora un quadro chiaro per impostare le politiche future in materia di combustibili puliti in Europa".

"L'Europa crede nei carburanti alternativi e chiede agli Stati membri di sostenerne la diffusione e ai produttori di veicoli, navi, componentistica e alle aziende energetiche, di investire con forza su un trasporto sempre più pulito" ha aggiunto l'europarlamentare Carlo Fidanza, relatore della Direttiva, incaricato di redigere la posizione del Parlamento europeo sulla proposta normativa della Commissione europea.

#### Cos'è il GNL

Il **gas naturale liquefatto** (GNL), per i suoi bassi livelli di emissione di sostanze inquinanti e l'elevata efficienza energetica, costituisce un combustibile idoneo ai **veicoli pesanti**, dunque alternativa concreta al gasolio.

Il GNL consente ai mezzi pesanti di rispettare i rigorosi limiti in materia di emissioni inquinanti previsti dalla normativa Euro 6.

## Ecobonus, ripreso il pagamento dei contributi per il 2010

"A seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto del Ministro Lupi, sono finalmente ripresi i pagamenti dell'Ecobonus per l'annualità 2010, destinato alle imprese, soprattutto siciliane, che hanno utilizzato le rotte marittime

quale alternativa al trasporto su strada".

Lo ha reso noto lo scorso 22 aprile il Sottosegretario ai Trasporti con delega all'autotrasporto, Umberto Del Basso De Caro.

"Grazie al forte impegno del Governo e del Ministero - ha

proseguito il Sottosegretario - si conclude il complesso iter che, a seguito della decisione favorevole della Commissione europea di luglio 2013 e dei successivi adempimenti necessari al pagamento dei fondi, consente alle imprese che hanno usufruito delle

'autostrade del mare' di ottenere quanto loro spettante, nell'ottica dello sviluppo dell'intermodalità marittima, del miglioramento della sicurezza stradale e del sostegno alle imprese del settore, specie nell'attuale crisi congiunturale".

## Veicoli commerciali, crescono le immatricolazioni Ma il parco veicolare resta troppo vecchio

Il peggio (forse) è passato. Dopo la flessione di immatricolazioni di nuovi autocarri leggeri nel 2011, il tonfo registrato nel 2012 e l'ulteriore discesa del 2013, il 2014 fa ben sperare gli operatori del settore.

Il mercato dei veicoli commerciali, ossia degli autocarri con peso totale a terra fino a 3,5 tonnellate, ha chiuso **il primo quadrimestre dell'anno** con una **crescita del 16,1%** rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con il picco a marzo, che ha fatto registrare un + 21,8%, con 10.632 veicoli venduti, rispetto agli 8.732 del marzo 2013.

In totale, fra gennaio e aprile sono stati immatricolati 38.368 nuovi veicoli commerciali, in crescita - come si è detto - di oltre 16 punti percentuali rispetto ai 33.043 dello stesso quadrimestre del 2013, così il trend di recupero iniziato alla fine del 2013.

Questi i dati incoraggianti del Centro Studi dell'**UNRAE**, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, Associazione delle Case automobilistiche estere che operano in Italia nella distribuzione, commercializzazione e assistenza di autovetture, veicoli commerciali e industriali, bus, caravan e autocaravan.

Tuttavia tali numeri, pur positivi, non devono trarre in inganno. Tant'è che lo scorso febbraio, il Presidente UNRAE Massimo Nordio commentò il segno

“+” di gennaio sul mercato dei veicoli commerciali come “una piccola crescita in volume dovuta alle necessità delle aziende di sostituzione del parco, prorogate negli anni di crisi”.

Così anche i dati promettenti dei tre mesi successivi vanno letti, **più che come segno di una vera ripresa, come “effetto-confronto” con i dati in fondo rosso degli anni precedenti.**

Certo è che si fa sempre più solida la tendenza positiva, confermata dalla crescita delle vendite per ben cinque mesi consecutivi - a novembre 2013, infatti, si era registrata la prima leggerissima crescita, dopo i mesi più depressi della crisi, quelli del biennio 2012-2013. “Vediamo confermate le nostre attese che il mercato dovesse finalmente recuperare, dopo aver perso nel biennio 2012-2013 il 40% dei suoi volumi”, ha dichiarato il Presidente UNRAE Nordio.

Un così grave calo delle vendite di nuovi

autocarri leggeri negli ultimi anni ha comportato **l'invecchiamento del nostro parco veicolare circolante** che, secondo le stime del Centro Studi UNRAE, a fine 2013 contava 3,5 milioni circa di veicoli, oltre il 40% dei quali immatricolati prima del 2000. In particolare, esiste ancora un 22% di veicoli Euro 0 ed Euro 1 in circolazione ed un 19% di Euro 2.

“Dobbiamo quindi augurarci - conclude Nordio - che i dati positivi del primo trimestre possano essere considerati segnali anticipatori di una inversione del trend economico, ma riteniamo che senza **interventi di stimolo ai consumi**, quindi, alla distribuzione delle merci, difficilmente il settore dei veicoli commerciali potrà sperimentare un consistente recupero a fine anno”.



### CONTROLLO CARBURANTE - LOCALIZZAZIONE SATELLITARE

- Visualizza la posizione in tempo reale dei tuoi automezzi, lo storico dei percorsi e le soste effettuate direttamente sulle mappe di google maps®.
- Controllo del consumo di carburante con verifica dei rifornimenti effettuati.
- Antifurto di carburante. Invio di sms od email in caso di furto di carburante.

### Affidati ai servizi di localizzazione satellitare di Wi-Tek:

- Canoni mensili di utilizzo “Tutto compreso”: localizzatori gps + sim telefoniche + traffico telefonico.
- Nessun vincolo contrattuale ed apparecchiature in comodato d'uso gratuito.

A partire da **14€/MESE** - per **INFO** o per un **TEST GRATUITO**  
visitare il sito **www.wi-tek.it** o scrivere a **info@wi-tek.it**

**OFFERTA PER TUTTI GLI ASSOCIATI: 2 MESI DI CANONE GRATUITI SU OGNI NUOVA ATTIVAZIONE**

## Wi-Tek

Wi-Tek Group srls  
Via san rocco 37, bra (CN)  
tel - fax : 0172-054167  
mail : info@wi-tek.it  
www.wi-tek.it  
www.controllocarburante.it

## Carburante, risparmiare si può! Arriva il dispositivo Fuel Factor

Con la crisi del mercato italiano, la Factor Systems Srl ha deciso di raccogliere la sfida del futuro presentando un prodotto rivoluzionario che consente di ridurre in modo significativo i costi del carburante.

È **Fuel Factor**, "Fattore Carburante", che promette **risparmio del combustibile a parità di chilometraggio e riduzione dei fumi di scarico**.

Incontriamo uno dei titolari della Factor Systems, l'imprenditore **Cristian Messina**, i responsabili commerciali **Vito Spinelli** e **Giuseppe Lupo**, e il biofisico americano **Friedrich Gradl von Hoffmann**, inventore della tecnologia che sta alla base di Fuel Factor.



Da sinistra:  
Von Hoffmann e Messina

**Sig. Messina, da quanto tempo avete iniziato questa attività?**

Abbiamo appena esordito e preso i primi contatti con gli operatori del settore trasporti perché è la categoria a cui principalmente è rivolto il prodotto "Fuel Factor".

**È una categoria, questa, che sta affrontando gravi disagi nel nostro paese, come pensate di affrontare un mercato così complesso?**

Proprio per questa ragione proponiamo delle soluzioni concrete che portano immediatamente vantaggi al settore dei trasporti. Si tratta di **un prodotto unico ed innovativo** che si basa su un principio scientifico, e che permetterà loro di **risparmiare dei soldi, semplicemente viaggiando**. È un doppio guadagno!

Friedrich Gradl von Hoffmann ha studiato per decenni la cimatologia, disciplina che analizza il comportamento e l'effetto delle onde sonore sui corpi fisici.

È così riuscito ad isolare **determinate frequenze sonore che, se utilizzate attraverso la tecnologia di cui è inventore** ("Energetic Quanta Cymatic Communication Technology"), **modificano il comportamento molecolare di alcuni liquidi, ottimizzandolo** secondo lo scopo voluto.

Von Hoffmann, in visita presso gli uffici torinesi della **sede italiana di Factor Systems, la prima in Europa**, ha spiegato che la biocomunicazione con i liquidi ha applicazioni concrete potenzialmente infinite.

Fuel Factor, dunque, è solo l'inizio. Oltre al settore dei trasporti, prototipi di molteplici dispositivi andranno ad influenzare applicazioni pratiche apparentemente molto distanti tra loro ma alla cui base esiste un liquido con cui comunicare. Perché **la scienza può essere messa al servizio della vita**.

**Von Hoffmann, da quanto tempo lavora nel progetto Fuel Factor?**

Da oltre vent'anni per la tecnologia generale, mentre negli ultimi anni ho studiato un'applicazione specifica di Fuel Factor per creare gli strumenti adatti, nelle proporzioni corrette, nell'ordine e nella comunicazione, per raggiungere l'obiettivo ed avere una **combustione più pulita ed efficiente**.

L'idea - che ho brevettato - è nata attraverso lo studio della biofisica.

Ho creato un sistema specifico che cambia la struttura energetica (molecolare) del carburante utilizzato e lo trasforma in un carburante più efficiente.

**Ma come funziona?**

Il nostro sistema viene **applicato direttamente sull'automezzo, all'esterno del serbatoio**, in numero proporzionale alla grandezza. Questi dispositivi, sollecitando le molecole del carburante, agiscono su di esso e lo ottimizzano in modo da generare un risparmio. Quindi, a parità di percorso si ha un consumo inferiore di carburante.

**Con tutti i tipi di carburante?**

Sì, il principio di biocomunicazione è lo stesso. Quindi si adatta a qualsiasi carburante mediante la frequenza giusta.

**Quando arrivano i primi risultati?**

Fuel Factor è attivo dal momento in cui viene installato. Un autista esperto sentirà un **aumento della potenza** dopo

soli 5 minuti.

**Il risparmio di carburante è in atto fin dal primo momento.** Esso dipende anche dall'età del mezzo e dalla qualità del combustibile per avere il tempo necessario di raggiungere le massime prestazioni.

In ogni caso, il risparmio di carburante è attivo dal primo secondo: il notevole aumento della potenza, che viene con esso, è la prima indicazione che "sta succedendo qualcosa".

**E le emissioni di scarico?**

Diminuiscono, come è facile testare attraverso specifiche apparecchiature di prova opacità (parti per milione).

Su centinaia di veicoli controllati le **emissioni di scarico sono migliorate** in media del 50%.

La nostra prestazione di picco raggiunto è la riduzione del 97% delle emissioni.

**Quanto è conosciuto all'estero Fuel Factor?**

Fino ad ora, è conosciuto negli **Stati Uniti** ed in **Medio Oriente**, Paesi in cui vi è un elevato consumo di carburante.

**Ci sono concorrenti o prodotti simili?**

Assolutamente no! Ci sono stati dei tentativi meccanici o chimici invasivi, come gli additivi, **ma nessuno sino ad oggi aveva applicato la biocomunicazione**. Stiamo parlando di un'innovazione unica al mondo e, soprattutto, che **non comporta alcuna modifica ai veicoli**.

**NOVITA' ASSOLUTA!**  
da oggi anche in Italia

Risparmio carburante minimo garantito

**NON E' UN ADDITIVO**

**8%**

Una recente scoperta  
della biofisica al servizio  
degli AUTOTRASPORTATORI

**FUEL FACTOR**

guadagnare viaggiando

### VANTAGGI immediati

RIDUCE I CONSUMI DA UN MINIMO DEL 8%

RIDUCE LE EMISSIONI FINO ALL'80%

RIDUCE LE IMPURITA' DEL CARBURANTE

RIDUCE I COSTI DI GESTIONE

RIDUCE L'USURA DEL MOTORE

RIDUCE I RESIDUI E LE SCORIE

OTTIMIZZA LA COMBUSTIONE

OTTIMIZZA LA FLUIDITA' DEL MOTORE

GARANTISCE PRESTAZIONI COSTANTI

### COME funziona

La tecnologia su cui si basa **FuelFactor™** è denominata FES (Fuel Efficient System) e include inoltre il componente EF-CAP™, un sistema specifico che modifica la struttura energetica/molecolare del carburante utilizzato, trasformandolo così in un combustibile più efficace.

Questa tecnologia è stata sviluppata con l'obiettivo di **ridurre le emissioni inquinanti** di CO2 derivanti dai combustibili fossili e di conseguenza di **ridurre sensibilmente il consumo di carburante**.

Il processo migliorativo si ottiene semplicemente installando sulla superficie esterna del serbatoio due speciali dispositivi denominati **FuelFactorActivators** e **FuelFactorBoosters**, che, interagendo tra loro, agiscono immediatamente sulle molecole di combustibile, dando inizio a un effetto "interno" di pulizia del carburante che diventerà man mano sempre più chiaro e trasparente.

**FuelFactor™** è attivo esattamente dal momento in cui è installato. Un conducente esperto percepirà un aumento della potenza già dopo pochi minuti di guida.

distribuito in esclusiva da:

**FACTOR SYSTEMS**

Sede Legale: Corso Carlo e Nello Rosselli, 68 - 10129 Torino  
Dir. Comm.le: Corso Giulio Cesare, 338/26 - 10154 Torino  
Tel./Fax: 011/2631798 - info@factorsystems.it  
Mobile: 388/7995425 - 389/0278809

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

## Macchine operatrici e apparecchi di sollevamento

a cura di Roberto Corino, Amministratore unico Aval srl e Asimov srl

### Le verifiche periodiche di Aval

Con il decreto ministeriale D.M. 11.04.2011 "Disciplina delle modalità di effettuazione delle verifiche periodiche di cui all'All. VII del decreto legislativo 9 aprile 2008, n.81, nonché i criteri per l'abilitazione dei soggetti di cui all'articolo 71, comma 13, del medesimo decreto legislativo", viene data la possibilità alle società private che abbiano i requisiti, di effettuare le prime verifiche e quelle periodiche successive degli apparecchi di sollevamento e degli apparecchi in pressione.



L'Ing. Roberto Corino,  
Amministratore unico di Aval

Tali **verifiche obbligatorie per legge e con cadenza perlopiù annuale**, erano di competenza esclusiva dei funzionari ISPEL (ora INAIL) ed ASL e/o ARPA che, a causa della mancanza di organico, non riuscivano a soddisfare tutte le richieste per le migliaia di macchine presenti sul mercato.

Stiamo parlando di piattaforme aeree, gru per autocarro, autogru, carrelli semoventi a braccio telescopico, gru a torre, carriponte, ecc... il cui elenco completo è riportato in allegato VII del D.Lgs.81/2008.

La **società AVAL srl**, acronimo di Agenzia Verifiche Attrezzature di Lavoro, ha la sede principale a Cuneo, ed ha ottenuto dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, il riconoscimento quale **soggetto abilitato all'effettuazione delle prime e successive verifiche delle attrezzature di lavoro** di cui all' All. VII del D.Lgs.81/2008.

È composta da un gruppo di professionisti, in possesso di laurea e/o diploma ad indirizzo tecnico-scientifico, che hanno maturato nella loro attività lavorativa esperienza di progettazione, costruzione, manutenzione, ispezione, controlli o verifiche sugli apparecchi di sollevamento materiali e persone e

posseggono pertanto i requisiti tecnici richiesti agli ispettori delle verifiche. Attualmente AVAL opera nelle regioni Piemonte, Lombardia e Veneto.

**La prima verifica va richiesta all'INAIL** di competenza territoriale del proprietario della attrezzatura con indicazione del soggetto abilitato AVAL. La verifica entro 45 giorni dalla richiesta può essere effettuata sia dall'INAIL che dal soggetto abilitato in caso di incarico diretto o rinuncia dell'INAIL.

**Le verifiche successive possono invece essere richieste direttamente al soggetto abilitato AVAL** che interviene con i propri ispettori entro 30 giorni dalla richiesta.

La verifica delle attrezzature è un obbligo legislativo. In caso di **mancata od omessa verifica**, il datore di lavoro va incontro a sanzioni amministrative, ma - quel che è più grave - in caso di infortunio può vedersi negata la copertura assicurativa in quanto la macchina non era in regola con quanto richiesto da questo obbligo che garantisce un controllo verbalizzato del corretto funzionamento di tutti i dispositivi di sicurezza delle macchine, rendendole sicure nel loro utilizzo e limitando le cause di infortunio.



**SOGGETTO ABILITATO DAL MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI**

**Prime verifiche e verifiche periodiche successive a norma di legge su apparecchi di sollevamento persone e materiali**

**Piemonte:** 12100 Cuneo, Via Statuto 6 - Tel. 0171.630957

**Lombardia:** 22100 Como, Via Bellinzona 39 - Tel. 031.2241105

**Veneto:** 36100 Vicenza, Via Zamenhof 817 - Tel. 0445.550626

**Cell. 348.1860157 - Web: [www.aval srl.it](http://www.aval srl.it) - Email: [info@aval srl.it](mailto:info@aval srl.it)**



## La formazione di Asimov per le patenti

Con l'entrata in vigore nel marzo 2013 dell'accordo Conferenza Stato Regioni (ASR) siglato in data 22 febbraio 2012, è diventato obbligatorio **per gli utilizzatori di alcune tipologie di attrezzature di lavoro, il possesso della relativa abilitazione** (ovvero "patente").

Tali macchine sono:

- piattaforme di lavoro mobili elevabili (PLE);
- gru a Torre (gru edili);
- gru Mobili (Autogru);
- gru per Autocarro;
- carrelli elevatori semoventi con conducente a bordo (muletti, carrelli a braccio telescopico fisso, carrelli a braccio telescopico rotante);
- trattori Agricoli o Forestali;
- macchine Movimento Terra (Escavatori idraulici, Pale caricatori, Terne, Autoribaltabili a cingolo);
- pompe per calcestruzzo.

Operare con tali attrezzature senza la relativa abilitazione, espone il datore di lavoro a pesanti sanzioni amministrative e penali nei casi più gravi (arresto da tre a sei mesi o ammenda da 2.500 a 6.400 euro per il datore di lavoro e il dirigente) oltre al rischio di non vedersi riconosciuta la copertura assicurativa.

Il **Centro Formazione ASIMOV** (acronimo di Attività Scolastiche Ispezioni Macchine Operatrici Verifiche) è una società di servizi formata da professionisti, ingegneri, periti che operano o hanno operato nel settore della pro-



gettazione, utilizzo, collaudo, sicurezza, formazione al corretto uso delle macchine operatrici, macchine agricole, apparecchi e mezzi di sollevamento in genere.

Tutti i corsi di formazione per l'ottenimento delle abilitazioni all'utilizzo delle macchine operatrici e degli apparecchi di sollevamento persone e cose, sono progettati in conformità alle normative internazionali ISO dedicate alla formazione degli operatori macchine, e sono in linea con la regolamentazione prevista dai decreti attuativi al D.Lgs. 81/2008, Testo Unico Sicurezza ed ai programmi indicati nell'accordo Stato Regioni.

Ogni corso di formazione viene sviluppato attraverso **una fase teorica ed una pratica di addestramento**.

Tutti gli allievi che superano le verifiche di apprendimento teoriche e pratiche,

ricevono una abilitazione personale in formato tessera ed in formato A4, rinnovabile ogni cinque anni a norma di legge.

ASIMOV dispone di **sedi e docenti dislocati in Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Lazio, Sicilia, Sardegna** ed è **in continua espansione**.

Oltre che nelle proprie sedi, ASIMOV svolge le attività di formazione anche presso le sedi dei propri Clienti.

Oltre alla formazione qualificata ed accreditata, ASIMOV può inoltre effettuare **ispezioni tecniche strutturali** su macchine ed apparecchiature con l'utilizzo di procedimenti di indagine non distruttivi PND (magnetoscopia e liquidi penetranti), obbligatorie nel caso di verifiche periodiche di attrezzature di lavoro (macchine operatrici ed apparecchi di sollevamento) con una anzianità di servizio di oltre venti anni.

**ASIMOV** srl  
Attività Scolastiche Ispezioni Macchine Operatrici Verifiche

- 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

### CENTRO FORMAZIONE PER CONDUTTORI DI MACCHINE OPERATRICI E APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO



Segreteria Corsi: Via Statuto, 6 - 12100 CUNEO

Unità Locale: C.so Piemonte, 51 - Autoporto Pescarito - 10099 SAN MAURO (TO)

Sede Legale: Via Lionello Fiumi, 22 - 37010 CAVAION VERONESE (VR)

Tel. 0171.55.22.98 / 011.036.30.25 - Fax. 011.274.96.76 - Cell. 348.186.01.57

Sito web: [www.asimovsrl.it](http://www.asimovsrl.it) - Email: [info@asimovsrl.it](mailto:info@asimovsrl.it)

## Servizi assicurativi

# L'offerta del Consorzio IDP per i soci Assotrasporti



a cura di Domenico Toppino, Presidente Consorzio InsiemeDiPiù

Il Consorzio InsiemeDiPiù, per poter assistere localmente le singole Aziende che hanno aderito all'Associazione di categoria Assotrasporti, intende selezionare ed aggregare per ogni provincia/città italiana, un intermediario radicato sul proprio territorio, con il preciso intento di aiutarlo a mantenere la propria autonomia e a sviluppare l'attività al fianco del singolo cliente a prescindere dalla dimensione.

### OBIETTIVI E STRATEGIE

Per poter competere ad armi pari all'interno di un settore, quello assicurativo, anch'esso caratterizzato da profondi mutamenti che hanno finito per delimitare l'offerta e l'auspicata competitività, è necessario interagire e far comprendere alle Compagnie e alle Aziende il **ruolo determinante di intermediario socio del Consorzio, che opera localmente al fianco di Assotrasporti, con la finalità di poter fornire all'Imprenditore a costo "o" un'accurata analisi delle coperture assicurative in essere**, proponendo a verifica effettuata l'adesione al programma assicurativo benevisto dall'Associazione, in tutti quei casi ove si verifichi a favore dell'Azienda presa in analisi un sostanziale vantaggio nel rapporto prestazione costo.

### COME REGOLAMENTARE L'APPROVVIGIONAMENTO DELLE COPERTURE ASSICURATIVE

Al Consorzio InsiemeDiPiù partecipano anche Broker Wholesale, attraverso i quali vengono monitorati gli accessi al mercato assicurativo, definite e rese operanti con le diverse Compagnie le facility a loro volta fruibili dalla singola Azienda per tramite dei Broker Retail aderenti al Consorzio.

Per poter acquisire e valorizzare il risultato è necessario poter contare su reali fonti di approvvigionamento dei prodotti assicurativi atti a soddisfare le esigenze della singola Azienda a prescindere dalla sua dimensione, a loro volta profilati e condivisi con le diverse Compagnie con le quali i soci del Con-

sorzio per conto di Assotrasporti si confrontano nella quotidianità.

Inoltre, assume una notevole rilevanza il rapporto di fiducia e di collaborazione instauratosi con Assotrasporti, finalizzato alla definizione ed alla gestione di un **programma assicurativo modulare** fruibile in forma autonoma dalla singola Azienda che aderirà all'Associazione. L'altro elemento premiante dell'iniziativa, deriva dall'assistenza locale prestata dal socio del Consorzio, anche in presenza di sinistri e/o di nuove esigenze atte a soddisfare le richieste dei rispettivi committenti.

### LE PREVISIONI PER LE AZIENDE DI AUTOTRASPORTO

Le Aziende che operano nel settore del trasporto su gomma e della logistica hanno bisogno di essere aiutate dall'Associazione a governare i costi, compresi quelli occulti che caratterizzano i diversi processi della filiera del trasporto.

È necessario lavorare in gruppo per poter definire anche in ambito assicurativo contratti di fornitura che contemplino tutte le componenti e variabili di rischio, alle quali è esposto il Vettore. Con la contrazione dei margini operativi, la variabile costo non è più una com-

ponente ma una vera esigenza della singola Azienda che intende cementare il rapporto con i propri committenti.

Anche nel settore del trasporto è necessario generare un confronto quotidiano con le diverse figure impegnate nell'attività vettoriale attraverso il quale ascoltare, raccogliere i suggerimenti da inserire e contemplare nei programmi di Assotrasporti.

Solo unendo le diverse anime sarà possibile compattare il processo e superare le crescenti sfide.

Ognuno deve fare la sua parte, a partire dalla singola Azienda, dai fornitori di beni e servizi, il tutto promosso e coordinato dall'Associazione.

La collaborazione tra Assotrasporti e il Consorzio InsiemeDiPiù, in considerazione delle molteplici esperienze fin qui acquisite, può determinare la realizzazione dell'ambizioso progetto.

In ogni caso dobbiamo implementare le diverse attività affinché l'Associazione possa a pieno titolo attribuirsi il merito di aver contribuito con le sue scelte alla individuazione dei migliori erogatori di beni e di servizi, partecipando così, attraverso la massiva riduzione dei costi diretti ed indiretti, alla ritrovata competitività della singola Azienda assistita.

**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**

## Multe certe alle targhe straniere

### Battuta d'arresto dalla Corte di giustizia europea

**B**rusco passo indietro per le multe stradali europee. La Direttiva dell'Unione Europea 2011/82/UE che, favorendo lo scambio



di informazioni tra Stati membri sulle violazioni alla sicurezza stradale, **agevola l'applicazione delle sanzioni commesse dai veicoli con targa straniera**, dovrà essere riscritta a causa di un difetto di impostazione formale.

Lo ha deciso la Corte di giustizia europea con sentenza del 6 maggio scorso. E pensare che l'Italia aveva appena recepito (a marzo) la Direttiva in questione, indicando negli Uffici della Motorizzazione Civile i soggetti competenti ad acquisire dagli altri Stati membri dell'UE le informazioni necessarie per poter sanzionare i veicoli con targa estera. In applicazione alla Direttiva comunitaria, in Italia si sarebbero potute sanzio-

nare le targhe straniere per 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. Ora tutto subirà un improvviso rallentamento, in attesa che sia approvato un nuovo provvedimento comunitario per lo scambio transfrontaliero di dati e la **parità di trattamento nelle sanzioni tra veicoli nazionali e immatricolati altrove**.

## Francia: nuovo Governo, abbandono dell'ecotaxe?

### Ma sono già allo studio sistemi alternativi

**I**n Francia, dopo la batosta elettorale dei socialisti alle elezioni amministrative di marzo, il Presidente François Hollande è corso ai ripari nominando Manuel Valls nuovo Premier.

Il **cambio di Governo presenta risvolti molto interessanti per il comparto dell'autotrasporto, italiano oltre che transalpino**, per via della "patata bollente" **ecotaxe** - la tassa sui veicoli francesi e stranieri adibiti al trasporto merci di massa complessiva superiore a 3,5 ton - passata nelle mani del nuovo Ministro dell'Ambiente Ségolène Royal.

Ricordiamo che l'ondata di protesta degli autotrasportatori francesi nel novembre scorso aveva spinto l'Esecutivo di Parigi a congelare l'entrata in vigore della nuova imposta per tutto il 2014. Ma con il nuovo Governo, la sospensione dell'ecotassa fino al 2015 potrebbe presto tradursi in definitiva soppressione. Il neo Ministro Royal, infatti, non ha fatto segreto della sua intenzione di abbandonare l'ecotaxe, che al momento resta sospesa. La decisione definitiva

non arriverà prima di fine maggio, ma è chiaro che il Ministro stia pensando, più che alle tempistiche di futura attuazione dell'impopolare balzello, al modo di rimpiazzarlo.

D'altra parte, un **sistema alternativo all'ecotassa** si rende necessario per assicurare allo Stato francese le entrate attese per procedere ai finanziamenti già preventivati delle infrastrutture di trasporto.

Le ipotesi allo studio del Ministero di Ségolène Royal?

**Tassare gli autocarri provenienti**

**dall'estero che percorrono strade anziché autostrade.**

Oppure **incoraggiarli a percorrere le autostrade francesi**, in modo da poter poi riscuotere dalle società autostradali privatizzate un miliardo di euro sui loro profitti.

O ancora, **aumentare i pedaggi autostradali.**

Per il momento la questione Ecotassa resta aperta, almeno fino a giugno, quando il Ministro dell'Ambiente si pronuncerà definitivamente sul futuro o sulla caduta dell'imposta.



## Rifiuti, 20 anni fa nasceva l'Albo dei gestori ambientali Il punto della situazione con il Presidente Onori

Chi meglio del **Presidente dell'Albo nazionale dei gestori ambientali, Dott. Eugenio Onori**, può darci il quadro completo della normativa vigente nel campo del trasporto rifiuti? Abbiamo così intervistato il Dott. Onori per fare il punto della situazione e capire quali siano le prospettive future del settore.

**Presidente, quali sono le attività sottoposte all'iscrizione all'Albo nazionale gestori ambientali e quali i numeri delle imprese iscritte?**

L'iscrizione all'Albo nazionale gestori ambientali costituisce titolo per l'esercizio delle attività di raccolta, trasporto, commercio e intermediazione dei rifiuti. Per le attività di bonifica dei siti e dei beni contenenti amianto, l'iscrizione abilita alla gestione degli impianti il cui esercizio sia stato autorizzato o allo svolgimento delle attività soggette a iscrizione.

Risultano iscritte all'Albo circa 165.000 imprese, di cui 125.086 iscritte per il trasporto dei propri rifiuti ai sensi dell'articolo 212, comma 8, del D.Lgs 152/06.

Le iscrizioni per la raccolta e il trasporto dei rifiuti sono circa 19.000; per il commercio e l'intermediazione di rifiuti circa 4900; per la gestione semplificata dei RAEE circa 12.000; per la bonifica dei siti 1150; per la bonifica dell'amianto 2900. Le imprese iscritte per effettuare esclusivamente il trasporto transfrontaliero di rifiuti, nella gran parte imprese estere, sono circa 2000.

**L'Albo nazionale dei gestori ambientali è diventato operativo il 1° giugno 1994. Quale è il bilancio dei suoi primi 20 anni?**

All'Albo è affidata una importante funzione di **selezione e qualificazione delle imprese obbligate**, le quali, per ottenere l'iscrizione, devono dimostrare il possesso di requisiti rigorosi.

Con l'istituzione dell'Albo è stato conseguito l'obiettivo di **razionalizzare e snellire le procedure autorizzative in materia di trasporto di rifiuti**. Per questa attività, infatti, il previgente sistema

basato sulle autorizzazioni regionali era fonte di complicità procedurali e comportava gravosi oneri per le imprese che dovevano chiedere le autorizzazioni stesse (e prestare le relative fideiussioni) alla regione di partenza, a tutte le regioni di transito ed alla regione di arrivo. Inoltre tale sistema non garantiva parità di trattamento alla stessa categoria d'utenza. Erano noti anche i tempi biblici relativi al rilascio delle autorizzazioni al trasporto. Oggi, fatte salve specifiche difficoltà contingenti, **le sezioni regionali hanno un tempo medio di evasione delle pratiche d'iscrizione inferiore a 30 giorni**. Inoltre, sono adottati **gli stessi criteri da Bolzano a Palermo** ed è presente un organo centrale che garantisce la corretta applicazione della normativa anche con le decisioni sui ricorsi proposti dalle imprese avverso le delibere delle sezioni regionali.

Uno dei risultati di maggior rilievo conseguiti dall'Albo è stata la **pubblicazione online dell'elenco nazionale delle imprese iscritte**.

Con la pubblicazione dell'Albo è stato messo a disposizione del complesso sistema che regola la gestione dei rifiuti un fondamentale elemento che si configura come:

- strumento di **trasparenza** del settore,
- punto di **riferimento certo** per le imprese che producono rifiuti (e che li debbono affidare a operatori qualificati), per le amministrazioni pubbliche e per i cittadini,
- importante anello del sistema di **contabilità** dei rifiuti.

L'operazione, che non ha eguali presso le altre amministrazioni competenti in materia di autorizzazioni alle attività di gestione dei rifiuti, continua a riscuotere attenzione e consenso da parte del mondo imprenditoriale, delle pubbliche amministrazioni e di singoli cittadini. Non mancano al riguardo positive attestazioni (insieme a manifestazioni di meraviglia per la realizzazione) da parte di enti e imprese estere.

L'Albo nazionale dei gestori ambientali è disponibile sul **sito web** [www.albogestoriambientali.it](http://www.albogestoriambientali.it) e contiene, per ciascuna



**Eugenio Onori, Presidente Albo nazionale gestori ambientali**

impresa:

- i dati anagrafici,
- le categorie e classi di iscrizione,
- le tipologie dei rifiuti gestiti e i relativi codici dell'Elenco europeo dei rifiuti;
- i numeri di targa dei veicoli autorizzati.

L'interesse per la pubblicazione dell'Albo risulta evidente dal notevole numero di richieste di apertura di pagine web, progressivamente aumentato dal novembre 2004 (inizio della pubblicazione dell'Albo). La media annuale è oggi di oltre due milioni di richieste di apertura di pagine web.

Sul sito dell'Albo, inoltre, è possibile consultare la normativa riguardante l'Albo (leggi, decreti ministeriali, deliberazioni e circolari del Comitato nazionale), le procedure d'iscrizione e scaricare la relativa modulistica.

È possibile, nell'area riservata, consultare lo stato della pratica di iscrizione o variazione presentata alla Sezione regionale.

Il sistema dell'Albo ha permesso, altresì, l'avvio della gestione telematica delle domande d'iscrizione che consente a ogni operatore iscritto o che intende iscriversi all'Albo di disporre di una propria area esclusiva su web dalla quale può interagire con la sezione regionale competente a ricevere le richieste di iscrizione o conoscere lo stato della pratica inviata. Con l'applicazione del sistema telematico di inoltro delle pratiche, le sezioni hanno la possibilità di diminuire considerevolmente i tempi di rilascio dei provvedimenti ed è evidente il vantaggio per le

imprese iscritte o che intendono iscriversi all'Albo che possono, altresì, predisporre in modo assistito la documentazione necessaria per l'iscrizione o per le variazioni dell'iscrizione, con notevole risparmio di risorse.

Si può affermare, dunque, che, nonostante le **difficoltà derivanti dalle continue modifiche normative** ed i conseguenti problemi di natura organizzativa, il bilancio complessivo dell'attività dell'Albo può essere considerato più che positivo. Non solo, l'Albo è senza dubbio diventato un punto d'eccellenza nel complessivo panorama dei soggetti pubblici competenti in materia di gestione dei rifiuti e punto di riferimento per l'intero comparto produttivo interessato.

**Oggi si parla molto di semplificazione delle procedure burocratiche. Quale è il contributo dell'Albo a tale processo?**

Attualmente, anche a seguito degli ultimi sviluppi normativi, si è aperto un processo che ha già raggiunto un interessante momento di sintesi tra l'esigenza di semplificazione amministrativa, particolarmente sentita soprattutto in questa fase di difficoltà per le imprese, e la necessità di garantire l'obiettivo di un elevato livello di protezione dell'ambiente che l'Albo persegue mediante la qualificazione delle imprese iscritte.

Voglio ricordare, tra gli **adempimenti inutili ai fini della protezione dell'ambiente che sono stati eliminati**, la disposizione in base alla quale l'impresa iscritta per il trasporto dei rifiuti pericolosi doveva conseguire un'ulteriore iscrizione, e sostenere ulteriori costi, se voleva trasportare anche rifiuti non pericolosi, o l'eliminazione dell'obbligo di prestare le fidejussioni per il trasporto dei rifiuti non pericolosi.



Lo stesso obiettivo ha ispirato le recenti direttive del Comitato Nazionale, ad esempio l'acquisizione d'ufficio delle variazioni effettuate dall'impresa al registro imprese, e le sue proposte per le nuove norme regolamentari, in corso di attuazione, che disciplineranno la vita dell'Albo per i prossimi anni.

**In effetti sta per essere emanato il nuovo regolamento dell'Albo previsto dall'articolo 212, comma 15, del Codice Ambientale. Quali i tempi e le principali novità?**

L'articolo 212, comma 15, del D.Lgs 152/06 dispone che il nuovo regolamento, che sostituirà il DM 406/98, deve essere adottato con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il parere del Comitato nazionale.

Il decreto è stato firmato dai competenti Ministri ed è in attesa della registrazione, quindi i **tempi di emanazione non sono lunghi**.

La suddetta disposizione legislativa detta i criteri cui dovrà uniformarsi il regolamento, che sono criteri volti a una **maggiore qualificazione delle imprese** (per la prima volta a livello di norma primaria

viene prevista la figura del responsabile tecnico) e **criteri di semplificazione**.

Nel rispetto delle disposizioni nazionali e comunitarie del settore, il decreto ministeriale, oltre ad introdurre - rispetto al DM 406 del 1998 - le modifiche resesi necessarie in seguito alla sopravvenienza delle nuove disposizioni legislative, persegue l'obiettivo della semplificazione amministrativa con la previsione di **procedure più snelle per le iscrizioni, le variazioni e i rinnovi delle iscrizioni**.

In particolare, è previsto:

- un accorpamento delle categorie d'iscrizione;
  - l'acquisizione d'ufficio di documentazione che oggi gli interessati sono tenuti ad allegare alla domanda d'iscrizione (iscrizione al Registro Elettronico Nazionale degli autotrasportatori per conto di terzi, iscrizione dei veicoli al P.R.A., ecc.);
  - l'attestazione dell'idoneità dei mezzi di trasporto sarà redatta e sottoscritta dal responsabile tecnico dell'impresa richiedente, a differenza di quanto disposto dal D.M 406/98, che affidava tale compito ad un professionista esterno all'organizzazione dell'impresa;
  - per quanto riguarda la materia delle variazioni dell'iscrizione, rispetto alla disciplina contenuta nel D.M. 406/98, vengono previste misure di semplificazione riguardanti la variazione della dotazione dei veicoli e l'acquisizione d'ufficio dal registro delle imprese delle variazioni anagrafiche che l'impresa iscritta deve comunicare per legge a detto registro;
  - rispetto alla vigente disciplina, che prevede che la domanda di rinnovo sia corredata da tutta la documentazione prevista per la prima iscrizione, si prevede che l'interessato presenti un'autocertificazione resa alla sezione regionale o provinciale. Si stima che le misure di semplificazione previste consentano un contenimento dei costi diretti e indiretti a carico delle piccole medie imprese, quantificabili in circa 15 milioni di euro.
- Un altro obiettivo del nuovo regolamento è ravvisabile nella previsione di un maggiore qualificazione delle imprese che si iscrivono all'Albo, mediante la formazione delle **figure professionali** previste dall'articolo 212, comma 15, D.Lgs 152/06. In particolare, deve essere evidenziato il nuovo profilo previsto per il responsabile tecnico, al quale vengono affidati precisi compiti e responsabilità e per il quale si prevede una preparazione che l'impresa può sostenere a costo zero.



## Elezioni europee 2014

### Le interviste ai candidati del settore trasporti

In vista delle elezioni europee 2014, abbiamo contattato i **candidati più vicini alle problematiche del trasporto, di tutte le principali forze politiche in campo a livello nazionale**. Ecco di seguito le risposte che ci sono pervenute

entro la data di invio in stampa della rivista. Ci riserviamo di pubblicare sul nostro quotidiano online **trasportonotizie.com** le interviste degli altri candidati che ci abbiano risposto in data successiva.

#### Gianluca Susta - Scelta europea

Nato a Biella nel 1956, Gianluca Susta è già stato euro-parlamentare tra il 2006 e il 2013.

Nel corso dei due mandati ricoperti, è stato **membro della Commissione per il commercio internazionale del Parlamento europeo**.

Senatore dal marzo 2013, è attualmente **membro della 8ª Commissione Lavori pubblici**, la Commissione del Senato che si occupa di trasporti.

Alle europee 2014 è capolista per la circoscrizione Nord-ovest di **Scelta Europea - Scelta Civica per l'Italia**.

#### **Sen. Susta, qual è il Suo programma per l'Europa in tema di trasporti, infrastrutture e logistica?**

Due concetti di fondo ci devono guidare: 1) la libera circolazione delle merci, dei beni e dei servizi e il completamento del mercato unico sono una essenziale condizione di sviluppo dell'Europa. Ma "mercato unico" vuole dire **regole certe, uguali per tutti, con sanzioni paritarie e controlli efficaci applicati con criteri omogenei ovunque**. Da "liberale" dico che non c'è libertà senza regole. E nel settore dei trasporti la "jungla" è ancora troppo evidente a danno dei nostri autotrasportatori;

2) l'Europa si salverà e si svilupperà se saprà portare a compimento la sua integrazione. E non ci può essere integrazione senza un equilibrato rapporto tra le varie reti di comunicazione. Occorre **completare le reti autostradali, ferroviarie e del mare che il piano europeo prevede**.

Ahimé, l'Italia, che era 40 anni fa il Paese che disponeva della migliore rete autostradale d'Europa e di una discreta rete ferroviaria (che era di supporto della stessa rete autostradale per quello che riguarda il traffico merci), oggi è fanalino di coda su entrambi i fronti.

Quindi il nostro impegno a Bruxelles come a Roma è quello di adeguare e modernizzare sia la rete autostradale sia quella ferroviaria per non essere più maglia nera.

Inoltre occorre creare una rete adeguata dei principali porti. Noi, nel nord ovest, dobbiamo impegnarci per rilanciare Genova e rafforzare i raccordi (Torino, Alessandria, Novara, Como) verso Francia e Svizzera e, quindi, il resto d'Europa.

#### **La Commissione europea, nel suo primo quadro di valutazione dei sistemi di trasporto in Europa [ne abbiamo parlato alle pagine 4-5], ha "bocciato" l'Italia. Ha considerazioni o proposte al riguardo?**

Senza regole uguali o modalità diverse di applicazione a seconda dei Paesi è difficile costruire l'Europa.

Ai nostri operatori che trasportano negli altri Paesi europei e agli operatori europei che vengono in Italia, le regole vengono applicate in maniera differenziata. Questo non va bene.

Disciplinare le **assicurazioni RC**, applicare severamente la direttiva europea sul **cabotaggio illegale**, dotare la Polizia stradale e non solo di personale in grado di "dialogare" con gli autotrasportatori degli altri Paesi per effettuare **controlli efficaci**, sono alcune delle cose che si devono e possono fare per garantire l'accesso al mercato unico e, contemporaneamente, **garantire condizioni di reciprocità e di pari opportunità che oggi non sono garantiti a danno degli autotrasportatori italiani**.

#### **Quali benefici o svantaggi ritiene ap-**



#### **porterà la TAV al trasporto delle merci, nell'ottica di un suo sviluppo intermodale?**

Senza un'adeguata **integrazione tra rete ferroviaria e rete autostradale (e stradale secondaria)** un Paese non riuscirà a svilupparsi. Abbiamo bisogno di "vie del mare" e "del ferro" che ci garantiscano velocità e possibilità di trasportare grandi quantità di merci da e per il mondo, ma abbiamo bisogno di sistemi intermodali, stradali e autostradali di smistamento veloce.

In questo quadro **la TAV è utile e io l'ho sempre sostenuta, ma senza un'adeguata interconnessione con la rete stradale, autostradale e ferroviaria "secondaria" rischia di non raggiungere lo scopo**: quello di tenere l'Italia e il nord dell'Italia in particolare, legate all'Europa.

**Cosa pensa della piattaforma programmatica presentata al Governo dalle associazioni di categoria più vicine alla base, con Assotrasporti capofila?**

È facile rispondere che sono d'accordo, ma mi paiono **rivendicazioni ragionevoli** e che possono essere sostenute.

L'autotrasporto è un settore soggetto a una concorrenza spietata dentro all'Europa e se la concorrenza non ha regole certe fondate sulla reciprocità (regole uguali ovunque) siamo di fronte ad un

**dumping** interno che non favorisce né gli autotrasportatori né noi cittadini comuni.

Ciò vale per il fisco, le assicurazioni, l'obbligo di disporre di patenti traducibili.

Ma riguarda anche il costo del lavoro, le regole per il personale che, spesso, spingono a delocalizzare, penalizzando le piccole e medie imprese. Non va bene. Ma questo non è colpa di Bruxelles! Sono gli Stati membri che non cedono a Bruxelles i poteri per arrivare a discipline uniformi che non alterino la concorren-

za.

La **riduzione delle accise sui carburanti**, il **costo delle assicurazioni**, le regole di accesso alla professione, compresa la **lotta al "bagarinaggio"**, la **riduzione del carico fiscale complessivo** con studi di settore meno punitivi, il recepimento delle direttive comunitarie che cercano di ricreare parità di condizioni, sono tutte proposte ragionevoli, quelle di Assotrasporti, per le quali dobbiamo impegnarci a Roma come a Bruxelles.

È un impegno che mi sento di assumere.

## Antonio Cancian - Nuovo Centrodestra

**Europarlamentare uscente**, Antonio Cancian è candidato per il **Nuovo Centrodestra** come capolista nella circoscrizione Nord-est.

Trevigiano, classe 1951, Cancian è stato Deputato al Par-

lamento italiano tra il 1992 e il 1994.

Durante l'ultima legislatura europea, è stato **membro della Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo**.

**On. Cancian, ci riassume il Suo operato durante il mandato al Parlamento europeo che sta per concludersi?**

Dopo due anni di negoziato, il Parlamento Europeo lo scorso novembre 2013 ha approvato tre documenti strategici per la crescita dell'Italia e dell'UE nell'ambito delle infrastrutture, con l'individuazione delle priorità nei settori trasporto, energia e telecomunicazione dal 2014 al 2020.

Lo strumento finanziario con cui l'Europa contribuirà alla realizzazione delle infrastrutture è indicato nella Connecting Europe Facility, con una dotazione di 29 miliardi di euro. Il quadro degli interventi fissa la programmazione, la governance e le modalità di finanziamento.

**Programmazione.** Nel settore dei trasporti delle reti TEN-T l'Italia ha una importanza strategica, visto che il nostro Paese è attraversato da ben quattro (Mediterraneo, Helsinki-La Valletta, Genova-Rotterdam, Baltico-Adriatico) dei nove corridoi multimodali individuati dall'Europa.

Il nord del Paese è interessato prevalentemente dal Corridoio Mediterraneo (Torino-Milano-Venezia) di cui fa parte anche il sistema di navigazione interno Trieste-Milano, un'idrovia con importanti benefici ambientali, e dal Corridoio Baltico-Adriatico che congiungerà la Polonia con l'Italia, attraversando l'Austria, via Vienna e Graz, e scendendo in

Italia lungo la Strada statale Pontebbana e da lì a Trieste, Venezia e Ravenna.

Si tratta di un'infrastruttura che risponde alla necessità di collegare l'Alto Adriatico con i mercati del nord-est europeo, rendendo così il Mare Adriatico e i suoi porti la vera porta di ingresso per le merci che da Est entrano nel Mediterraneo via Suez.

**Governance.** Per garantire il rispetto dei tempi e l'ottimizzazione delle risorse l'Europa ha predisposto per i Corridoi delle piattaforme a cui partecipano i soggetti pubblici e privati coinvolti sotto la guida di un Coordinatore Europeo con pieni poteri decisionali.

Questo Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE) avrà un ruolo chiave nella realizzazione delle infrastrutture e nel reperire i finanziamenti.

**Finanziamento.** Lo strumento individuato prevede una dotazione di 29 miliardi di euro e lo strumento economico principale saranno i Project Bonds, che si sviluppano in due direzioni:

a) quella caratterizzata dalla fornitura di garanzie (per cui la Banca Europea per gli Investimenti e l'Europa si fanno garanti dell'investimento);

b) quella del debito subordinato, per cui la BEI e l'Europa finanziano fin dall'inizio l'infrastruttura, con la caratteristica che il credito detenuto dalla BEI diviene subordinato rendendola l'ultimo soggetto ad essere rimborsato.



L'Italia proporrà anche degli incentivi per le società di scopo come la detasazione per attrarre capitali e lo snellimento delle procedure burocratiche.

Queste misure rimetteranno in moto l'economia e ci porteranno alla formazione degli Stati Uniti d'Europa creando i presupposti per la crescita e il benessere delle generazioni future.

Restando esclusivamente nell'ambito del trasporto **come componente della Commissione Trasporti ho lavorato affinché venisse incrementata la sicurezza sia attiva che passiva**.

Nel 2012 il Parlamento Europeo ha approvato un Pacchetto sui controlli di sicurezza. La Direttiva definisce i nuovi standard per la **verifica periodica dei veicoli** e fissa i requisiti minimi di competenza dei soggetti incaricati di com-

piere le verifiche.

Si è intervenuto anche sulla tecnologia attraverso i **nuovi tachigrafi intelligenti**, lo strumento che registra le attività del guidatore durante le ore di lavoro allo scopo di verificare il periodo di riposo obbligatorio per una maggiore sicurezza. Questi nuovi tachigrafi saranno in grado di mettersi in contatto con i satelliti per un monitoraggio più preciso e rendendo i controlli più precisi da parte delle forze dell'ordine.

Inoltre, è stato introdotto il **sistema eCall** che indica ai Governi dei paesi UE le rispettive scadenze per la realizzazione di un sistema di chiamata interno al veicolo in caso di incidente che possa essere operativo in tutta Europa.

Al fine di ridurre i consumi e le emissioni dei veicoli commerciali sono stati fissati dei **requisiti di aerodinamicità**.

Il Parlamento ha inoltre chiesto alla Commissione di effettuare uno studio più dettagliato prima di legiferare in merito all'**utilizzo transfrontaliero dei cosiddetti megatrucks**.

**Il programma che attuerà se sarà rielet-**

**to al Parlamento europeo?**

Sicurezza, sostenibilità e intermodalità sono le priorità su cui l'Europa deve continuare ad intervenire e su cui la Commissione Europea è continuamente stimolata a legiferare.

In tema di **sicurezza** il punto non è solo quello di liberare risorse, quanto di portare gli Stati membri ad una sempre più efficace **cultura automobilistica**.

Questo lo si può fare attraverso il coordinamento e il miglioramento delle norme, l'educazione al codice stradale e una legislazione in materia di sicurezza attiva e passiva dei veicoli in modo da adeguarla ai più recenti progressi tecnici, sostenendo l'attuazione di tecnologie di bordo in grado di aumentare la sicurezza dei veicoli.

È stato chiesto alla Commissione di sostenere lo sviluppo di infrastrutture stradali sicure e intelligenti, agevolare gli Stati membri allo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza, quindi sostenerli nelle campagne di comunicazione per la lotta contro la guida sotto l'effetto di alcol e droghe. Altrettanto importante è che gli Sta-

ti promuovano la **formazione di primo soccorso** come strumento per aumentare la reattività degli astanti a un incidente e aiutare le vittime prima dell'arrivo dei servizi di emergenza.

Le azioni europee che fin qui sono state adottate stanno dando risultati positivi, ma l'obiettivo che ci siamo posti è più ambizioso e vuole che gli Stati membri adottino misure in grado di ridurre del 40% gli incidenti nel periodo 2014-2020, mantenendo l'idea globale di "visione zero" nel lungo periodo.

Bisogna incrementare anche la **sostenibilità di tutti i mezzi di trasporto**, in modo che siano **più efficienti sia sul piano energetico**, diminuendo i consumi, **sia sul piano ambientale**, con la riduzione delle emissioni.

In questa direzione l'Europa deve continuare a promuovere l'adozione di nuove tecnologie sui veicoli.

Altrettanto importante è l'**intermodalità**, in modo da favorire il collegamento tra i vari mezzi di trasporto (gomma, ferro, mare) in modo da realizzare una rete di trasporti europea completa, efficace ed efficiente.

## UN SAÛSOLINO VOLA CONTRO UN VETRO? PER FORTUNA C'È MOTORGLASS!



Numero Verde  
800-10 11 12

www.motorglass.it

**MOTORGLASS**  
VETRI AUTO

Più di 80 centri in tutta Italia, specializzati in riparazione, sostituzione e oscuramento dei cristalli anche per autocarri e autobus. Servizio di officina mobile, numero verde nazionale attivo 24h, richiesta online del preventivo e app per smartphone.  
**Con MotorGlass, metti la sicurezza sotto vetro. Capito, sassolino?**

## Vita da camionista

### Un viaggio per scoprire il mondo del trasporto

**Q**uanto è difficile il mestiere del camionista? È questa la domanda che si è posto **Claudio Cangialosi**, direttore di SicurAUTO.it, il quale ha dato vita ad **un tour che l'ha portato in giro per l'Europa a bordo di un camion**.

Al fianco del cronista, una delle più famose e discusse rappresentanti della categoria, la giovane **Iwona Blecharczyk, autista professionista** di origini polacche che lavora per la H.Essers - società belga che ha acconsentito ad ospitare il giornalista in cabina - scelta perché è la dimostrazione vivente che il mestiere di camionista, con passione ed esperienza, può essere intrapreso da tutti.

Obiettivo del progetto la volontà di **affrontare tutte le problematiche vissute dagli autisti di mezzi pesanti** (dalle ore di guida, alla sicurezza stradale sino al problema dei "padroncini" e gli autisti low cost), oltre alla decisione di **far conoscere e dialogare due categorie spesso contrapposte: gli automobilisti e i camionisti**.

Il viaggio, intrapreso dal 28 aprile al 1° maggio, ha portato alla luce una realtà spesso sconosciuta ai non addetti ai lavori.

Dalle difficoltà quotidiane che influiscono sulla qualità del lavoro del camio-

nista, come l'impossibilità di riposare realmente a causa del caldo all'interno della cabina del camion risolvibili con semplici provvedimenti, ai grandi problemi che affliggono il comparto, come la concorrenza sleale estera e il cabotaggio abusivo.

"Non avrei mai immaginato che questa professione fosse così dura, in certi casi ai limiti dello sfruttamento" - ha dichiarato Claudio Cangialosi - "Il sistema del trasporto merci europeo, basato per oltre l'80% su gomma, è un vero trita-carne sociale. Ho scoperto che c'è gente che, per colpa di alcuni datori di lavoro, è costretta a lavorare ininterrottamente

sino a 30 ore, prendere anfetamine pur di restare svegli o a vivere per mesi nelle aree di sosta. Le difficoltà di questo mestiere sono difficili da immaginare se non le si vive sulla propria pelle. Sono contento di aver fatto quest'esperienza e di averla raccontata".

Quest'avventura, raccontata in tempo reale da tutte le principali testate giornalistiche, è un **monito alle Istituzioni, italiane e comunitarie**, ad adottare velocemente una serie di provvedimenti di regolamentazione del settore trasportistico, per eliminare fenomeni quali lo sfruttamento nelle ore di guida, la concorrenza sleale e il dumping sociale.



## Samoter 2014

### Anche l'autotrasporto presente

Il Samoter, **Salone Internazionale delle macchine movimento terra, da cantiere e per l'edilizia**, è stato nuovamente protagonista a Verona, per l'appuntamento 2014 della triennale.

Novità assoluta di questa edizione, svoltasi dall'8 all'11 maggio, la co-presenza di Asphaltica, il Salone delle soluzioni e tecnologie per pavimentazioni, sicurezza e infrastrutture, che quest'anno si è

focalizzato su sostenibilità ambientale e sicurezza sulle strade.

Giunta alla sua 29esima edizione, la manifestazione Samoter, unica a livello europeo nel suo genere, ha accolto 445 espositori, di cui 106 provenienti da 27 Paesi stranieri, superando i 40.000 visitatori in totale.

L'evento è da sempre il punto di riferimento del settore delle costruzioni,

concretizzandosi come momento di incontro e di scambio commerciale tra i vari player del mercato quali costruttori e produttori, nonché istituzioni ed associazioni.

Molteplici i convegni e seminari dedicati ai settori movimento terra, sollevamento, stradale e veicoli, che si sono susseguiti durante la fiera.

Anche il settore dell'**autotrasporto** è

**stato protagonista nella giornata conclusiva della fiera**, domenica 11 maggio, con un'assemblea organizzata da Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano, associazioni di categoria vicine alla problematica degli autotrasportatori (foto sotto).

Molteplici personalità illustri hanno partecipato al convegno, dall'On. Ivan



Catalano, Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera e Claudio Cangialosi, Direttore di SicurAUTO.it, protagonista dell'iniziativa on the road che vi abbiamo raccontato nel precedente articolo.

Gli intervenuti hanno discusso con i Presidenti di **Assotrasporti**, Secondo Sandiano, e di **Azione nel trasporto italiano**, Renzo Erbisti, assieme agli autotrasportatori e autisti presenti, delle principali problematiche del comparto trasportistico italiano: dalla concorrenza estera sleale alle condizioni usuranti del mestiere, dai controlli sui trasportatori ad opera delle forze dell'ordine all'esigenza primaria del comparto di azioni concrete da parte della politica.

Quella del Samoter è una delle tappe che stanno portando Assotrasporti e Azione nel trasporto italiano in giro per l'Italia, per raccogliere dai trasportatori istanze e proposte, da portare alla luce della pubblica amministrazione e in tutte le altre



sedi competenti, in Italia e in Europa.

## Citytech 2014, in arrivo doppia edizione a Roma e Milano

### Mobilità intelligente per le città del terzo millennio

Sarà doppia l'edizione 2014 dell'evento Citytech, "Contenitore di idee sulla mobilità nuova", di cui TN - TRASPORTONOTIZIE è media partner.

Dopo il successo dello scorso anno, si ripeterà l'appuntamento autunnale di Citytech a **Milano**, che si terrà il **26, 27 e 28 ottobre 2014** al **Castello Sforzesco** e a **Palazzo Reale**.

Non solo: novità di quest'anno, Citytech avrà anche un'edizione romana. Promosso da Roma Capitale, Citytech **Roma** si terrà il **10 e 11 giugno 2014** all'**Aranciera del Semenzaio in San Sisto**, in una suggestiva cornice verde affacciata sulle rovine delle Terme di Caracalla.

Secondo gli organizzatori di Citytech, occorre un nuovo paradigma della mobilità per le città del terzo millennio per rispondere in maniera efficace, efficiente, sicura e sostenibile alle mutate esigenze di trasporto di persone e merci, per far emergere un piano di sviluppo pluriennale, che porti all'applicazione di

politiche concertate tra gli attori della politica, dell'economia e della società.

Da qui i molti temi che saranno trattati nei convegni e workshop di Citytech: interoperabilità e interconnessione, sharing mobility, city logistics, info-mobilità, infrastrutturazione, mobilità elettrica, innovazione di servizi.

Nel corso della Sessione istituzionale plenaria di Citytech Roma in programma nella mattinata del 10 giugno, dal titolo "Mobilità intelligente: la nuova sfida per le città", sarà presentata la versione definitiva del **Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia**.

Redatto dall'Osservatorio sulla Mobilità e i Trasporti dell'Eurispes, il Libro Bianco offre una fotografia dettagliata della mobilità e dei trasporti nel nostro Paese, con focus sul **trasporto di persone e merci nelle grandi aree metropolitane**. Si conferma, così, anche per il 2014 la stretta collaborazione tra l'Osservatorio dell'Eurispes e Citytech, avviata nell'edizione 2013 dell'evento, quando erano stati anticipati alcuni

temi del Libro Bianco.

#### In anteprima sul TN

Durante Citytech 2013 abbiamo intervistato il Direttore dell'Osservatorio sulla mobilità e i trasporti dell'Eurispes, Ing. Carlo Tosti, e il Direttore del Comitato Libro bianco sulla mobilità e i trasporti, Dott. Luca Masciola, i quali ci avevano dato alcune **anticipazioni del Libro Bianco sul quadro e sulle prospettive del trasporto merci in Italia**.

Trovate l'intervista sul TN Anno XV - N. 5/2013.

Ve la siete persi?

Scaricate la rivista dall'Archivio online su [trasportonotizie.com](http://trasportonotizie.com) o richiedeteci l'invio gratuito della rivista cartacea (tel.: 0171 412816, email: [info@dgconsulting.it](mailto:info@dgconsulting.it)).

# 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 LA PAROLA AD ANTONIO DISCIGLIO, AUTOTRASPORTATORE MILANESE OPERANTE NEL NORD-OVEST "BASTA COMPETERE PER PREZZI RIBASSATI! UNIAMOCI E CAMBIAMO MENTALITÀ"

**M**i chiamo Antonio Disciglio e sono titolare di un'azienda familiare, specializzata nelle consegne alla grande distribuzione del settore Fai-da-te (bricolage e hobbistica).

**Sono autotrasportatore da 36 anni**, con 2 impegnati, 2 autisti e 2 mezzi, contro i 7 di 20 anni fa. Se un tempo lavoravamo al Nord e al Centro, da quando - nel 2010 - i consumi sono calati ed è venuto a mancare il lavoro, abbiamo ristretto alla Lombardia e al Piemonte.

Nonostante l'attuale momento di difficoltà, sono convinto che **i problemi di noi autotrasportatori vengano da più lontano: non siamo una categoria capace di farsi pagare il giusto prezzo per il nostro lavoro**. Quando i costi salgono, gli altri professionisti aumentano anche il prezzo del prodotto, mentre noi continuiamo a far la gara a chi si fa pagare meno.

Il **mancato rispetto dei costi minimi** sta portando al suicidio il nostro settore. Le agevolazioni sulle accise del gasolio o sui pedaggi servono soltanto a gettarci fumo negli occhi, perché se ricevessimo i soldi che ci spettano non avremmo difficoltà nel sostenere le spese.

Siamo troppo divisi, **ogni padroncino bada solo alla sue tasche, invece dovremmo unirli**, attraverso un'assunzio-

ne comune di responsabilità che andrebbe a vantaggio di tutti.

Io vengo da una famiglia di panificatori e ricordo che mio zio e mio papà, negli anni '60 e '70, avevano questi stessi problemi. Ad un certo punto, però, la loro categoria ha detto basta, imponendo un prezzo minimo del pane: oggi non c'è più un panificatore che venda il pane a meno solo perché il suo collega fa così. L'unica soluzione è **cambiare mentalità**, proprio come hanno fatto loro.

Farci pagare sotto i costi minimi può sembrarci l'unico modo per portare a casa qualche soldo, ma è un danno per noi e per l'intero sistema Paese, non avendo più soldi per pagare le tasse.

Noi **non siamo dei normali fornitori, ma dei veri e propri partner del nostro cliente, perché consentiamo al suo marchio e al suo prodotto di raggiungere le case di tutti i cittadini**. Per questo, dobbiamo pretendere di farci pagare ciò che ci spetta.

Una mia proposta è che durante i corsi di formazione per accedere alla professione ci insegnino concretamente perché solo certe tariffe ci possono garantire la sopravvivenza e ci spieghino come farci pagare, anziché spiegarci altri aspetti teorici e meno utili. Al posto di sprecare soldi nel mantenere più registri con lo

stesso ruolo, come Ren e Albo, dovrebbero offrirci una **formazione migliore e più efficace**.

Io mi sono fatto i conti e so che con i costi minimi si starebbe decisamente meglio, basterebbe che venissero applicati. Le norme ci sono, ma i **committenti dovrebbero venir controllati tanto quanto i trasportatori in strada**. Invece, a loro è concesso trovare qualunque escamotage fiscale senza essere scoperti.

Si aggiunga che i controlli nei confronti dei trasportatori, oltre a essere invasivi poiché fanno perdere molto tempo, sono ingiusti.

Faccio un esempio. Quando lavoravo all'estero, negli anni '80, mi capitava di passare dalla Svizzera. Là, a differenza dell'Italia, se decidevano di controllare, controllavano tutti, incanalandoci attraverso un percorso obbligato. Così mi sta bene: bisogna agire sia sui trasportatori italiani, sia su quelli stranieri, in modo da **prevenire la concorrenza sleale** che dà un bel contributo al mancato rispetto dei costi minimi.



**Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente? Avete proposte al riguardo?**

**Raccontate la vostra esperienza!**

**Contattate l'associazione ASSOTRASPORTI:  
Telefono: 348 8827231 - Email: info@assotrasporti.eu**

# Programma Assotrasporti per l'autotrasporto

## La Commissione europea lo promuove

Dopo aver presentato, lo scorso 11 febbraio, la propria piattaforma programmatica all'allora Sottosegretario ai Trasporti Rocco Girlanda, Assotrasporti si è preoccupata di trasmettere **i punti del programma a tutela dell'autotrasporto italiano alle Istituzioni competenti dell'Unione europea.**

Si è così rivolta il 18 febbraio scorso al **Commissario europeo ai Trasporti, Siim Kallas**, e al **Commissario all'Industria e all'Imprenditoria, Antonio Tajani**, per presentare il proprio programma e conoscere le loro considerazioni.

La piattaforma Assotrasporti di proposte per risollevare le Aziende di autotrasporto italiane, infatti, si compone giorno per giorno non soltanto grazie al **contributo della base** - le istanze e le proposte degli autotrasportatori ai quali è data voce - ma anche grazie alla **collaborazione delle Istituzioni** ad ogni livello, da quello locale a quello internazionale.

In un'Italia - che lo si voglia o meno - sempre più "europea", considerato che la normativa comunitaria incide sempre più sulle legislazioni nazionali in ogni ambito, è inevitabile che un'Associazione di categoria attiva e propositiva non

soltanto si approcci alle Istituzioni centrali e locali del proprio Paese, ma guardi anche oltre i propri confini nazionali, alle Istituzioni dell'Unione europea competenti nel settore trasporti.

Dopo la richiesta di febbraio, Assotrasporti ha ricevuto risposta dalla Commissione europea, organo esecutivo dell'UE, lo scorso 12 maggio.

Precisamente, la risposta è giunta da Kristian Hedberg, Capo Unità "Trasporto terrestre" all'interno della Direzione generale della mobilità e dei trasporti, facente capo al Commissario europeo ai Trasporti Siim Kallas.

Nella lettera indirizzata ad Assotrasporti, Hedberg - che esordisce spiegando che il Commissario Antonio Tajani, Vicepresidente della Commissione europea "mi ha chiesto di rispondervi direttamente" - traccia un quadro sintetico delle iniziative europee adottate in relazione a ciascuno dei 13 punti della piattaforma programmatica Assotrasporti e fornisce importanti spunti di riflessione per la futura politica italiana ed europea dei trasporti.

È stata così svolta, punto per punto, una **verifica sulla conformità delle proposte Assotrasporti alla normativa comunitaria**, essenziale ai fini di poter

procedere alla concreta attuazione in Italia.

Per nessuna delle 13 proposte sono emerse problematiche applicative a livello comunitario. Insomma, la Commissione europea non ha rilevato alcun contrasto con la normativa dell'Unione. Il solo punto contestato riguarda l'**abolizione del "bollo"**, proposta da Assotrasporti per combattere la distorsione della concorrenza causata dall'abuso di trasporto merci in regime di cabotaggio. A tal proposito, si legge nella lettera, "non è possibile abolire la tassa di circolazione per i veicoli nazionali destinati al trasporto di merci".

Preso atto di tale impossibilità, Assotrasporti ha iniziato a studiare altre proposte che impegnino il Governo a tutelare, nel rispetto della normativa europea CE n.1072/2009, le imprese di autotrasporto italiane contro la concorrenza sleale.

Per tutti i punti del programma, dalla Commissione europea sono giunti utilissimi suggerimenti, che certamente contribuiranno allo sviluppo della piattaforma Assotrasporti e all'**avanzamento delle richieste dell'Associazione, già accolte con favore a Bruxelles, in sede di Governo italiano.**

## Le proposte arrivano a MIT, Camera e Senato

L'Associazione non si è preoccupata soltanto di richiedere alla Commissione Trasporti dell'Unione Europea riflessioni e indicazioni sul proprio programma sindacale, ma si è anche adoperata per avere risposte dalle amministrazioni competenti a livello nazionale.

In seguito al cambio di Governo e alla nomina di Umberto Del Basso De Caro quale nuovo Sottosegretario ai Trasporti, Assotrasporti ha incontrato nuovamente il Ministero, proseguendo quindi il Tavolo bilaterale avviato lo scorso 11 febbraio

quando il Sottosegretario ai Trasporti era Rocco Girlanda.

Durante la riunione, la delegazione - composta dal Presidente Assotrasporti Secondo Sandiano, dalla Vicepresidente di Azione nel trasporto italiano Flavia Nusilli e da alcuni autotrasportatori - ha presentato la piattaforma Assotrasporti di proposte operative e concretamente realizzabili, già portata all'attenzione del Governo nel precedente incontro, ma ampliata nei punti (si veda il **box nella pagina a lato**).

Ad esempio, si è portata all'attenzione

del Governo la nuova proposta di istituire una commissione permanente dedicata al settore del trasporto, i cui funzionari saranno incaricati di viaggiare come osservatori a bordo dei veicoli, e quella inerente la revisione dei divieti di circolazione, per favorire ai conducenti il rientro in sede.

Tale attività associativa non è passata inosservata.

Infatti, l'**On. Ivan Catalano, Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera**, ha presentato lo scorso 27 marzo un'**interrogazione parlamentare**

che, riprendendo alcuni dei punti programmatici di Assotrasporti, dà voce alle esigenze emerse durante gli incontri sul territorio organizzati da Assotrasporti e Azione nel trasporto italiano, ai quali l'On. Catalano ha partecipato.

Tra gli aspetti più salienti dell'interrogazione, la richiesta di informazioni sulle attività di **controllo dei veicoli su strada**, in particolare sulla ripartizione dei controlli tra veicoli italiani e stranieri, e sulla **formazione delle Forze dell'ordine** per agire correttamente, anche in previsione delle difficoltà di linguaggio durante i

controlli sugli stranieri.

Tali chiarimenti sono estremamente utili per favorire la lotta al cabotaggio abusivo e alla concorrenza estera sleale, problematiche su cui l'On. Catalano ha chiesto quali provvedimenti adotterà il Governo per arginare i fenomeni.

La **medesima interrogazione** è stata anche **proposta dal Sen. Gianluca Susta**, membro della 8ª Commissione Lavori Pubblici al Senato.

Infine, Assotrasporti ha accolto con piacere la notizia che **Debora Serracchiani**, Responsabile Trasporti del Partito Demo-

cratico, ha accolto con favore la proposta Assotrasporti relativa alla lotta all'intermediazione abusiva ("**bagarinaggio**") nell'autotrasporto.

Peferttamente in linea con uno dei punti della piattaforma sindacale di Assotrasporti, Serracchiani ha annunciato la necessità di eliminare dall'Albo le numerose imprese che effettuano attività di intermediazione in misura eccessiva o che sono prive di veicoli, proponendo per queste una sezione speciale, professionale e regolamentata, a loro dedicata.

## Le nuove 8 proposte di Assotrasporti

- 1) **UNIONE DEGLI ARCHIVI DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEL PRA** (Pubblico registro automobilistico), per evitare il duplicarsi di banche dati con conseguenti adempimenti per gli autotrasportatori
- 2) Istituzione di una **SCUOLA PROFESSIONALE DELL'AUTOTRASPORTO**, percorso di studi interno alla scuola d'istruzione secondaria di secondo grado, che fornisca una solida formazione, teorica e pratica, ai futuri autotrasportatori
- 3) Introduzione di un **SISTEMA ASSICURATIVO PREMIANTE** per i veicoli con bassa incidentalità, con differenziazione degli attestati di rischio in base all'entità di eventuali sinistri
- 4) **VERIFICA SUI MASSIMALI ESTERI DELLE POLIZZE RCA E RC PROFESSIONALI**, allo scopo di imporre ai veicoli stranieri che operano e trasportano in Italia una copertura assicurativa che corrisponda a quella richiesta ai trasportatori italiani
- 5) **ADEGUAMENTO DEGLI STUDI DI SETTORE** per le imprese di autotrasporto, in modo da tenere conto del difficile momento di crisi economica e la concorrenza straniera sleale, responsabili dell'aumento dell'indebitamento aziendale
- 6) **CONTROLLI EFFICACI SUI TRASPORTATORI STRANIERI IN ITALIA** affinché paghino i pedaggi autostradali o le relative sanzioni
- 7) Contrasto all'esistenza di **PORTALI WEB CHE AGGIRANO LE NORME DI LEGGE SUI COSTI MINIMI**, offrendo e promuovendo la vendita di servizi di trasporto in conto terzi a prezzi ribassati
- 8) Costituzione di una **COMMISSIONE PERMANENTE DI FUNZIONARI MINISTERIALI**, incaricati di viaggiare come osservatori a bordo dei veicoli, per constatare le problematiche dei trasportatori, e di supportare i Ministri competenti, per garantire la continuità del progetto di riforma dell'autotrasporto italiano, al di là dei cambi di Governo.

**VI SIETE PERSI I PRIMI 13 PUNTI? AVETE IDEE DA PROPORRE E ISTANZE DA PRESENTARE?**

**CONTATTATE ASSOTRASPORTI: Telefono: 348.8827231 - Email: info@assotrasporti.eu**

## Assemblee del trasporto sul territorio

### Prosegue il programma Assotrasporti-Azione nel trasporto

**P**roseguono gli incontri promossi da Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano con la categoria per **raccogliere le istanze di trasportato-**

**ri e padroncini e convertirle in proposte concrete** da presentare alle Istituzioni.

I contributi raccolti alimentano costantemente la piattaforma programmatica

delle due Associazioni, presentata alle Istituzioni competenti.

Dopo il primo incontro di Vicenza del 2 marzo scorso, il tour di assemblee "In-

contriarmoci, proponiamo e lavoriamo” ha raggiunto il 30 marzo Frosinone, grazie alle chiamate dei trasportatori laziali, rappresentati da Flavia Fusilli, trasportatrice e Vicepresidente di Azione nel trasporto italiano.

L'evento ha suscitato interesse anche da parte delle Istituzioni, in particolare è stata più che apprezzata la presenza dell'On. Ivan Catalano, Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera, il quale ha riconosciuto che “in Italia manca una politica unitaria dei trasporti”, a favore di un meccanismo di pressioni lobbistiche che giungono da più parti e fronti al Parlamento e al Governo.

Due nuove tappe si sono susseguite in provincia di Vicenza, a **Montecchio Maggiore**, e in provincia di Como, a **Lomazzo**, il 12 e 13 aprile. Qui le due associazioni hanno invitato gli autotrasportatori a unire le forze per contribuire in prima persona alla realizzazione del rinnovamento tanto atteso del settore.

Importanti personalità hanno voluto lasciare il proprio contributo durante i due convegni di aprile. Dalla Sen. Erika Stefani al Vicepresidente della Confederazione dei trasporti e della logistica europea,



Alain Durant; dal Sen. Giuseppe Valditara all'On. Catalano (Vicepresidente IX Commissione trasporti alla Camera) al Generale (r) Cav. Uff. Basilio Dr. Viola, dell'Arma dei Carabinieri.

“Dobbiamo unire le forze, perché solo insieme ai trasportatori potremo costruire una piattaforma pienamente soddisfacente, in cui tutti potremo riconoscerci e che sosterremo con forza, per sganciarci dal vecchio sistema e promuovere una svolta nel trasporto”. Queste le parole del

Presidente Assotrasporti, espresse durante la successiva assemblea, svoltasi lo scorso 27 aprile a **Lamezia Terme**, in provincia di Catanzaro.

Prossimi appuntamenti?

Le chiamate dei trasportatori per organizzare nuove assemblee giungono, cospicue, da più parti.

Al momento sono in fase di organizzazione altri incontri a Napoli, Salerno, in Sicilia e in Sardegna, e a poco a poco saranno raggiunte tutte le province.

## La Francia vieterà il riposo settimanale a bordo veicolo?

### Le proposte delle associazioni di categoria

La nuova **proposta di legge francese contro il dumping sociale e la concorrenza sleale** - già adottata dall'*Assemblée nationale* e, al momento, in fase di approvazione al Senato con procedura semplificata che potrebbe renderla operativa già dal prossimo giugno - ha sollevato l'immediata reazione di alcune forze politiche, delle associazioni di categoria e degli operatori del settore sia italiani che degli altri Paesi, a cominciare dalla Francia stessa. Uno degli articoli dell'emendamento riguarda l'autotrasporto e vieta a tutti i conducenti, di qualunque nazionalità, di effettuare il riposo settimanale regolare a bordo dei veicoli in territorio francese, stabilendo una **sanzione di 1 anno di reclusione e 30.000 euro di ammenda**. Assotrasporti e Azione nel Trasporto

italiano, da sempre attente e sensibili ai fenomeni del cabotaggio abusivo e della concorrenza estera sleale, che stanno mettendo in ginocchio gli autotrasportatori italiani e di una parte degli altri Paesi europei, ritengono che la proposta legislativa francese stia indicando la giusta strada da percorrere per iniziare a risolvere il fenomeno.

Tuttavia, le due Associazioni hanno ritenuto fondamentale prendere immediatamente posizione per denunciarne **alcuni vizi di fondo**.

Il provvedimento francese rischia di essere un'iniziativa isolata e non coerente con la normativa europea, creando discriminazioni nei confronti dei trasportatori non residenti.

Ad esempio, il divieto, una volta in vigore, potrà danneggiare le imprese italia-

ne nell'effettuare trasporti in regime di cabotaggio in Francia, causando importanti perdite economiche.

Entrando più nello specifico, da una parte, emerge il **pericolo della merce e del carburante lasciati incustoditi** e quindi in balia dei furti ad opera di bande specializzate.

Dall'altra, Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano segnalano **l'importanza di una riduzione e gradualizzazione della pena**, che preveda il solo ammonimento per la prima infrazione e, dalla seconda, l'aumento della multa dopo ogni iterazione del reato, oltre a introdurre il carcere soltanto dopo che il divieto sia stato infranto più volte.

Le due associazioni propongono inoltre un **periodo di franchigia di almeno sei mesi con sanzioni ridotte**, per consen-



*“dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano”*

## MISSIONE

**ASSOTRASPORTI** si impegna quotidianamente e in modo innovativo per:



dare voce e spazio agli autotrasportatori come te che vogliono impegnarsi attivamente per la soluzione delle problematiche del comparto e della propria azienda



rappresentare, insieme agli autotrasportatori come te, la categoria presso le autorità, le organizzazioni e gli enti preposti



promuovere, grazie anche al tuo contributo, ogni iniziativa utile a ridurre i costi e aumentare i ricavi delle aziende di autotrasporto

## ATTIVISMO

### **ASSOTRASPORTI CERCA DIRIGENTI IN TUTTA ITALIA**

per costruire una squadra composta da chi, come te,  
vive sulla propria pelle i problemi dell'autotrasporto

### **ASSOTRASPORTI ASCOLTA LE TUE PROBLEMATICHE**

e le esigenze delle aziende di autotrasporto nella tua provincia  
per trasmetterle alle istituzioni

### **ASSOTRASPORTI TI COINVOLGE ATTIVAMENTE**

portandoti ai tavoli con gli enti e le istituzioni competenti

**FAI SENTIRE LA TUA VOCE!**

**PRENDI PARTE AL RINNOVAMENTO!**

## BENI E SERVIZI

### **ASSOTRASPORTI STIPULA CONVENZIONI E ACCORDI**

con officine meccaniche, carrozzerie, elettrauto, gommisti,  
impianti di carburanti locali, compagnie assicurative e altro ancora,  
per offrire agli associati una sempre più vasta gamma di beni e servizi

**ALLE MIGLIORI CONDIZIONI DI MERCATO**

tire alle aziende di organizzarsi e adeguarsi.  
Infine, Assotrasporti e Azione nel Tra-

sporto Italiano richiedono un **analogo intervento dell'Italia e dell'Unione europea per porre un decisivo freno al**

**dumping sociale e al cabotaggio abusivo** che creano una concorrenza sleale spietata.

## Tavolo SISTRI

### Le proposte Assotrasporti-Azione nel trasporto

**S**i è svolta lo scorso 29 aprile, presso il Ministero dell'Ambiente, la riunione del Tavolo tecnico di monitoraggio e concertazione del SISTRI, il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti.

All'ordine del giorno, l'introduzione di ulteriori norme di semplificazione del sistema, dopo che il Decreto Ministeriale dello scorso 24 aprile 2014 ha escluso l'obbligo di aderire al sistema per le imprese fino a 10 dipendenti.

Era presente anche una delegazione Assotrasporti, composta dal Presidente nazionale, Secondo Sandiano, e dal Presidente di Azione nel Trasporto Italiano,

Renzo Erbisti.

Tra le proposte dell'associazione, la **sospensione del Sistri per il tempo tecnico necessario per renderlo effettivamente efficace**, oltre alla richiesta di rinvio del contributo annuale per l'anno 2014 in caso di mancata sospensione del sistema.

È stato inoltre richiesto il **rinvio del contributo annuale per l'anno 2014** in caso di mancata sospensione del sistema.

"Non siamo contrari alla tracciabilità dei rifiuti" ha dichiarato il Presidente Assotrasporti, ribadendo tuttavia che "un meccanismo complesso come il Sistri risulta essere un ulteriore aggravio di

adempimenti burocratici e costi, come lamentano i soci della nostra Associazione".

A tal proposito, Assotrasporti ha espresso la necessità di **semplificare il numero di dispositivi a bordo dei veicoli**, consentendo di utilizzare, ove presenti, apparati dalle prestazioni superiori come i satellitari, anche per il trasporto rifiuti.

Restano comunque i dubbi su un sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti di fatto "virtuale", data l'assenza della sanzionabilità delle violazioni commesse, rinviata con il Decreto Milleproroghe al gennaio 2015.

## ATTESTAZIONE DI CAPACITA' FINANZIARIA PER AUTOTRASPORTATORI

**INGRANATE  
LA MARCIA...  
CHIAMATECI E  
ASSICURATEVI!**



Corso Soleri 3, 12100 Cuneo  
[www.assotrasporti.eu](http://www.assotrasporti.eu)

### RILASCIAMO ATTESTAZIONI DI CAPACITA' FINANZIARIA

valide per la dimostrazione annuale del  
requisito di idoneità finanziaria delle  
imprese di autotrasporto di cose e persone per conto terzi.

[info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu)



**348.8827231**

Il Decreto n. 291 del 25 novembre 2011 ha impartito nuove disposizioni tecniche del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, circa le norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada.

# IL VIAGGIO A PUNTATE SULLA SICUREZZA STRADALE

Settima puntata del viaggio dedicato all'affascinante mondo della revisione e ai principi della sicurezza apportata sui mezzi per una corretta circolazione stradale



**GIULIANO LATUGA**

Perito Industriale specializzato in Meccanica di precisione. È stato Vicepresidente dell'associazione Ascar, referente nazionale per gli allestimenti di veicoli con delega agli aspetti tecnico-normativi. Dal settembre 2006 è Presidente pro tempore di A.Na.Tu (Associazione Nazionale Tuning) e F.I.T.S. (Federazione Italiana Tuning Sportivo). Tra le sue consuete attività c'è l'organizzazione di corsi di formazione per centri di revisione e responsabili tecnici. È Direttore responsabile della rivista Incognita Motorizzazione.

## DA AUTOVETTURA CATEGORIA M1 A TRUCK E PUBBLICAR CATEGORIA N1: LE TRASFORMAZIONI DI AUTOVETTURE PER USI AZIENDALI - SECONDA PARTE -

**T**rasformare l'autovettura aziendale in autocarro, oppure in veicolo ad uso speciale, in particolare ad uso ufficio e ad uso pubblicitario, consente alle imprese di avvalersi di benefici fiscali.

Sullo scorso numero abbiamo affrontato la **prima tappa di un percorso che ci porterà ad avere un quadro completo di quanto consentito dalla normativa.**

Tappa dedicata alle verifiche delle normative tecniche, nel corso della quale siamo arrivati ad "isolare" un elemento chiave: **gli autocarri e gli autoveicoli ad uso speciale pubblicitario devono rispondere alle caratteristiche stabilite per gli autoveicoli di categoria internazionale N1.**

Eccoci ora alla seconda puntata.

**TAPPA 2  
VERIFICHE DELLA RISPONDEZZA DI VEICOLI N1 AI FINI FISCALI** (Decreto Dirigenziale UdE dicembre 2006)

Ottenere questa trasformazione, oggi, ai fini fiscali, non basta più.

Infatti, dopo che per oltre un ventennio, era stato affidato il compito di combattere ed ostacolare il fenomeno delle trasformazioni in autocarro e uso speciale alla Direzione Generale della **Mo-**

**torizzazione Civile** con proprie circolari, quest'ultima, trovandosi impossibilitata a continuare ad emanare regolamenti sempre più attaccabili ha dovuto alzare bandiera bianca, per non incorrere nelle sanzioni della Comunità europea a seguito dei diversi ricorsi inoltrati da diverse Case costruttrici ed allestitori del settore.

In concomitanza con la **sentenza della Corte europea** che ha condannato lo Stato italiano a rifondere i danni provo-

cati ad un'azienda che, impugnando la norma nazionale che ne consentiva solo la detraibilità del 15%, si era fiscalmente recuperata tutti i costi dell'IVA sulle proprie auto aziendali, **il Governo ha ritenuto opportuno mettere mano a tutta la materia in tema di flotte aziendali e dei trattamenti fiscali ad esse applicabili.**

Dopo aver chiesto ed ottenuto dalla Comunità Europea che la **percentuale di IVA detraibile per le autovetture aziendali** fosse il 40% dell'aliquota - attualmente al 22% dell'imponibile - il Governo ha posto le seguenti condizioni, in particolare per quelle vetture che venivano trasformate in autocarri o usi speciali.



**Range Rover Sport trasformazione autocarro**

In data 6 dicembre 2006 è stato emanato il Provvedimento del direttore dell'Agenzia delle Entrate che fissa i criteri per **verificare se, dal punto di vista della disciplina fiscale, un veicolo immatricolato autocarro o ad uso speciale possa essere considerato tale o, invece, debba essere ancora considerato a tali fini come l'originaria autovettura.**

Per procedere alla verifica occorre:

- A)** in primo luogo, reperire il libretto di circolazione e relativi documenti del veicolo trasformato, in quanto da essi sono ricavabili tutti i dati necessari per effettuare il controllo;
- B)** il passaggio successivo consiste nella verifica di tre elementi:
  - il codice carrozzeria;
  - il numero dei posti a sedere;
  - il rapporto potenza/portata del veicolo.



Allestimento technologycar di Mercedes E 220 SW

La possibile assimilazione dell'autocarro o dell'uso speciale, entrambi di categoria N1, all'autovettura si ha - secondo quanto stabilito dal suddetto provvedimento - se dall'esame dei documenti del veicolo risultano i seguenti tre elementi:

- 1)** codice carrozzeria Fo (effe zero)
- 2)** quattro o più posti
- 3)** utilizzando la formula sotto riportata si ottenga il risultato uguale o superiore a 180:

$$I = \frac{Pt \text{ (kW)}}{Mc - T \text{ (t)}} \geq 180$$

dove:  
**Pt (kW)** = potenza del motore espressa in kiloWatt  
**Mc** = massa complessiva in tonnellate  
**T (t)** = tara espressa in tonnellate

**P = Mc - T (t)**  
**L'assenza di uno solo di questi tre elementi** (in quanto, ad esempio, il veicolo consente il trasporto di sole tre persone; oppure presenta un codice carrozzeria diverso da Fo, ovvero un risultato della formula inferiore a 180) **non fa scattare l'applicazione della disposizione che assimila tale veicolo ai fini fiscali e della tassa di proprietà ad un'autovettura.**

Mentre per la maggior parte delle trasformazioni in autocarro c'è la necessità di ri-

spettare il rapporto inferiore a 180, per le Pubblycar ci soccorre il differente codice carrozzeria che è sempre diverso da Fo.

Questo è un ulteriore passo superato verso il recupero fiscale del veicolo ad uso aziendale, ma non è ancora sufficiente.

In applicazione della legge finanziaria del 2008, **una volta superato lo scoglio delle tre verifiche** del DD/2006 UdE che ne consente anche ai fini fiscali una classificazione definitiva come veicolo di categoria internazionale N1, **è necessario dimostrarne un uso finalizzato alla scopo aziendale (Principio di inerenza).**

Terminano qui la prima e la seconda tappa del viaggio attraverso le trasformazioni di autovetture per usi aziendali.

Appuntamento sul prossimo numero, sul quale affronteremo l'argomento: Detrazione 100% dell'Iva e deduzione al 100% dell'imponibile.

**Per maggiori info:**  
**Businesscar.it**  
**Gli specialisti Automotive**  
 FP S.r.l. Via E. Mattei 48/E,  
 40138 Bologna  
 Telefono: 051 6014990  
 Fax: 051 6013599  
 Email: info@businesscar.it  
 Web: www.businesscar.it

*Pubblycar*



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

# I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

La nostra rivista si avvale e mette a disposizione, in collaborazione con CTS (Consulting Team Service), una squadra di consulenti di assoluto livello.



**Dr. SAVERIO NICCO**

**LAVORO**

Consulente del Lavoro dal 2008 in Carcare (SV). Laureato in Economia Aziendale presso l'Università degli studi di Genova, con Tesi in Diritto del lavoro dal titolo "Il lavoro a progetto nella prima interpretazione giurisprudenziale". Esperto Fondazione Studi Consulenti del Lavoro, collabora alla rivista tecnica "Pianeta Lavoro e Tributi" - Teleconsul Editore.

## CCNL ASSOTRASPORTI-UGL, ECCO LE NOVITÀ

In data 27 gennaio 2014 è stato sottoscritto il nuovo contratto collettivo per i dipendenti delle imprese di autotrasporto merci, logistica e spedizioni. Firmatari dello stesso sono ASSOTRASPORTI per la parte datoriale e U.G.L. Viabilità e Logistica per i lavoratori.

Cerchiamo di capire quali sono le peculiarità e le novità di questo contratto. In primis, ovviamente, tale contratto collettivo si affianca a quello già in vigore e sottoscritto da AITI, FEDESPESI, FEDIT, FISI, assistite da CONFETRA, ANITA, CONFTRASPORTO, FAI, TRASPORTOUNITO FIAP, e FILT-CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI.

Stiamo, infatti, parlando di due contratti differenti, sottoscritti da associazioni diverse.

Scelta di base degli estensori è stata quella di predisporre un **contratto snello** (stiamo parlando di soli 66 articoli e 80 pagine) con il quale **dare sì tutte le regole necessarie per la corretta gestione dei rapporti di lavoro ma**, nel contempo, **non appesantire di ulteriori obblighi i datori di lavoro**.

La scelta di non essere troppo invasivi non si ripercuote, però, sulla chiarezza. Il contratto prende in analisi tutte le peculiarità delle varie tipologie di rapporti di lavoro, soffermandosi a chiarire i passaggi che potrebbero creare dubbi interpretativi.

Di sicuro rilievo la scelta di prevedere un'ampia parte dedicata al **contratto di apprendistato** che, merita ricordare, nelle intenzioni del legislatore deve tornare ad essere il contratto principe per l'inserimento dei giovani nel mondo del lavoro.

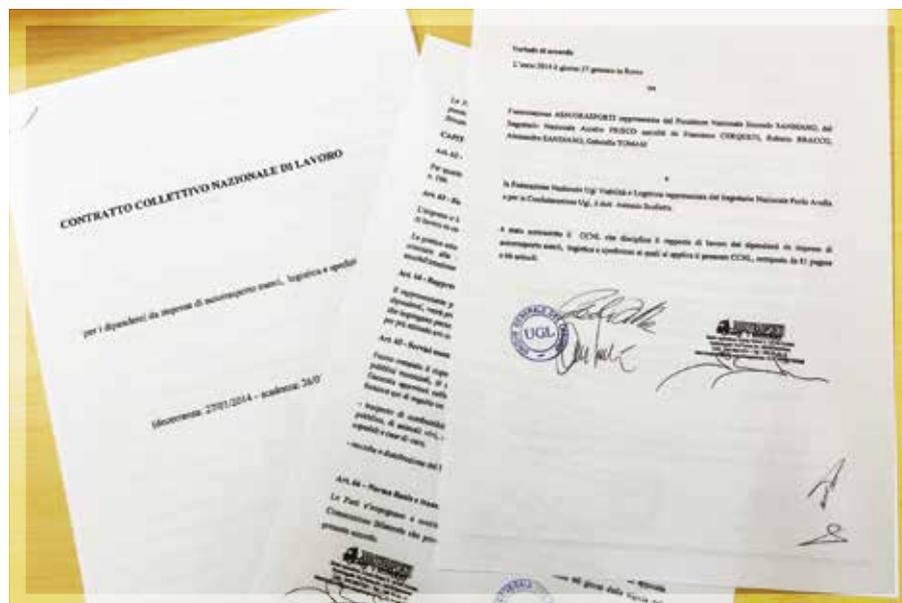
Oltre ad un richiamo a tutte le diverse sfaccettature di tale tipologia contrattuale, il punto di maggior rilievo relativamente a tale tipologia di contratto risiede nella minuziosa elencazione delle diverse conoscenze e competenze che dovrà acquisire il lavoratore nell'arco del periodo formativo.

Molto spesso, infatti, capita di visionare contratti collettivi che non entrano a sufficienza nel merito delle diverse peculiarità formative collegate alle differenti mansioni.

Nel CCNL in esame, invece, gli estensori hanno cercato di tracciare in modo puntuale il percorso formativo. Tale scelta sarà di sicuro interesse perché aiuterà i datori di lavoro nella **stesura del piano formativo** e, soprattutto, li aiuterà nell'**erogazione della formazione di tipo professionalizzante**.

Un'ulteriore scelta di sicuro rilievo risiede nella gestione dell'indennità di trasferta.

In tale passaggio gli estensori, ben consci delle forti diversità e frammentazio-



ni presenti sul territorio nazionale, hanno optato per affiancare ad un'indennità di diaria un **rimborso delle spese effettivamente sostenute dal lavoratore**.

Gli importi massimi dei rimborsi dovranno essere determinati tramite **accordo a livello aziendale**. Tale scelta appare sicuramente molto interessante: ogni azienda, in base alle proprie necessità, potrà studiare con le rappresentanze territoriali di Assotrasporti e U.g.l. una diversa determinazione degli importi massimi di rimborso.

Passiamo ora ad analizzare brevemente l'**istituto della malattia**.

Le parti hanno optato per riconoscere al lavoratore il seguente trattamento eco-

nomico: i primi tre giorni (la c.d. carenza) verrà retribuita al 60%. Tale percentuale salirà al 100% in caso di malattia superiore ai 7 giorni. Per i giorni eccedenti i primi 3 verrà sempre riconosciuta un'integrazione all'indennità Inps tale da assicurare il 100% del trattamento economico del lavoratore per un arco massimo di 180 giorni per anno.

Non è ad ora previsto **né ente bilaterale né ente di assistenza integrativa**.

Ci si discosta, quindi, dalle scelte sindacali degli ultimi anni, che hanno previsto, a latere dell'erogazione della retribuzione contrattualmente dovuta, l'obbligo di iscrizione ad enti bilaterali o assistenziali.

Molto spesso, infatti, si è riscontrata una difficile, nonché onerosa, gestione in capo alle aziende al fine di adempiere agli obblighi contrattualmente previsti, a discapito di un reale utilizzo di tali strumenti da parte dei lavoratori che riscontrano non poche difficoltà, in media, ad interfacciarsi con i diversi enti assistenziali.

La scelta delle parti, per tale contratto, è quella di remunerare il lavoro del personale tramite un'erogazione di natura retributiva diretta.

Nelle tabelle sottostanti ci soffermiamo in modo schematico sul risvolto prettamente retributivo: **retribuzione per prestazioni ordinarie e straordinarie**.

Livello	Minimi retributivi gennaio 2014
<b>Quadro direttivo</b>	<b>€ 2140,00</b>
<b>Quadro</b>	<b>€ 2000,00</b>
<b>1</b>	<b>€ 1780,00</b>
<b>2</b>	<b>€ 1640,00</b>
<b>3S</b>	<b>€ 1460,00</b>
<b>3</b>	<b>€ 1420,00</b>
<b>4</b>	<b>€ 1340,00</b>
<b>5</b>	<b>€ 1210,00</b>
<b>6</b>	<b>€ 1150,00</b>

Maggiorazioni per lavoro straordinario
<b>15% per prestazioni di lavoro straordinario diurno</b>
<b>20% per prestazioni di lavoro straordinario diurno nella giornata di riposo</b>
<b>25% per prestazioni di lavoro straordinario diurno festivo</b>
<b>35% per prestazioni di lavoro straordinario notturno</b>
<b>40% per prestazioni di lavoro straordinario notturno festivo</b>



**Dr.ssa GIADA ALLOA**

**PRATICHE AUTO**

Laureata in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Torino, è titolare di uno Studio di consulenza automobilistica a Cuneo.

## TRASPORTI ECCEZIONALI, VADEMECUM

L'art. 10 del Codice della Strada definisce **veicoli eccezionali** quei veicoli che nella loro configurazione di marcia superano, per specifiche esigenze funzionali, precisi limiti di sagoma o massa.

Tali veicoli effettuano trasporto in condizione di eccezionalità che può riguardare una o più cose indivisibili (fino al numero massimo di sei unità) o carichi con sporgenze anteriori o posteriori superiori a quelle consentite.

Qualora il trasporto riguardi più cose indivisibili la o le eccedenze rispetto ai

limiti di sagoma non possono derivare dall'affiancamento, sovrapposizione o abbinamento longitudinale delle cose stesse.

Il trasporto in condizioni di eccezionalità si effettua tramite:

- viaggio;
- percorso;
- percorso ripetitivo.

Per **viaggio** si intende il tragitto di sola andata o di andata e ritorno con lo scopo di portare a termine un unico viaggio, in condizioni sia di carico che di vuoto e viceversa; nel viaggio a vuoto

sono compresi anche i trasferimenti per effettuare il carico in altro luogo che non sia quello di partenza.

Per **percorso** si intende un itinerario che conduca sempre alla stessa destinazione ma con la possibilità di poter variare il proprio tratto nel caso si presentino problemi di viabilità.

Per **percorso ripetitivo** si intende quello che si sviluppa sempre da una stessa origine, tratta e destinazione finale.

I veicoli eccezionali possono essere utilizzati dalle aziende che esercitano l'attività di trasporto eccezionale - l'unica condizione necessaria è che la stessa sia in regola con le autorizzazioni - oppure da imprese che svolgono

attività diverse dall'autotrasporto per conto terzi, ma che per necessità inerenti la propria attività aziendale hanno la necessità di spostare le proprie cose.

Queste imprese devono avere la specifica licenza per il trasporto in conto proprio che integra la carta di circolazione del veicolo eccezionale.

Il trasporto in condizione di eccezionalità è soggetto, oltre al Codice della Strada, a **particolari autorizzazioni che devono essere richieste ai proprietari delle strade** (ad esempio Anas Spa, Società Autostrade Spa), **alla Regione o alla Provincia ed in alcuni casi anche al Comune** e al **pagamento di una sovrattassa per l'usura del manto stradale**.

L'autorizzazione, rilasciata di volta in volta (per n. viaggi o per n. mesi) o per determinati periodi di tempo, senza su-

perare il limite di 12 mesi, deve essere data entro quindici giorni dalla presentazione della domanda e la negazione della stessa deve essere espressamente motivata.

Può essere rilasciata, per motivi di urgenza, anche prima del termine previsto, ma con la facoltà da parte dell'ente di richiedere i diritti di urgenza.

Per poter verificare il corretto esercizio del trasporto in condizioni di eccezionalità in ambito nazionale è previsto l'**obbligo della scheda di trasporto** che consente la tracciabilità della marce trasportata ai fini della identificazione dei diversi soggetti coinvolti nell'attività di autotrasporto e per individuare eventuali violazioni.

Le **violazioni**, che possono essere inflitte in caso di mancata osservazione della normativa vigente, si configurano in sanzioni pecuniarie, divieto di prose-

guire il viaggio, sequestro, confisca e fermo amministrativo del veicolo.



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.

## LE SCHEDE CARBURANTE INCOMPLETE SONO INDEDUCIBILI?

Il tema della **corretta compilazione delle schede carburante** è da tempo oggetto di attenzione da parte dell'Amministrazione finanziaria e, di conseguenza, della giurisprudenza.

Ricordiamo che il D.L. 70/2011, illustrato nella successiva circolare dell'Agenzia delle Entrate 42/2012, ha esonerato

dall'obbligo della scheda carburante coloro che effettuano gli acquisti di carburante esclusivamente mediante carte di credito, carte di debito o carte prepagate.

Norma più che mai opportuna, in considerazione del fatto che la giurisprudenza, soprattutto la Corte di Cassazione, ha assunto al riguardo un atteggiamento

decisamente rigoroso.

Secondo la circolare del Ministero delle Finanze del 12 agosto 1998 n. 205/E, i contribuenti, che intendono documentare gli acquisti di carburante ai fini dell'imposizione diretta, devono istituire una scheda conforme al modello allegato al decreto presidenziale.

Analogo principio è stato ribadito dalla già citata circolare n. 42/2012, secondo la quale la scheda carburante rileva anche ai fini della deduzione del costo di acquisto in relazione all'imposizione diretta.

La Corte di Cassazione, con sentenza n. 8699/2014, ha sancito che la detrazione dell'IVA relativa al carburante e la deduzione dei costi sono subordinate al fatto che le schede carburante siano complete in ogni loro parte e debitamente sottoscritte.

Pertanto, ai fini della detrazione dell'IVA, è necessario che la scheda contenga i dati idonei ad identificare il veicolo e la firma del gestore del distributore.

È certamente un orientamento alquan-



to rigoroso, soprattutto con riferimento alle imposte dirette, ove è chiaro che i costi devono essere documentati, ma non è altrettanto chiaro che lo debbano essere solo per il tramite della compilazione della scheda carburante.

Non così la pensano più di una commissione di merito che ritengono, in caso di irregolare compilazione della scheda, il costo interamente riconosciuto in quanto l'inadempimento deve essere sanzionato secondo quanto previsto dal DLgs. 471/97 e non con il mancato riconoscimento dell'inerenza della spesa.

Ma ancora recentemente la Cassazione con sentenza n. 9425/201 ha implicitamente replicato a tale argomentazioni. Secondo i giudici di legittimità la scheda carburante è un documento indispensabile non soltanto ai fini della detrazione dell'IVA, ma anche ai fini

probatori dell'inerenza della spesa, in quanto "documento al quale è demandata ex lege la rappresentazione del fatto storico dell'acquisto di determinate quantità di carburante per il rifornimento dello specifico veicolo indicato in scheda".

Pertanto, l'incompleta compilazione della scheda carburante, nella quale è omessa l'indicazione del veicolo al quale il documento si riferisce, farebbe venire meno il diritto alla deduzione.

La posizione della Suprema Corte lascia molto perplessi, in considerazione del fatto che il DPR 444/1997 (che disciplina la scheda carburante, la sua compilazione e la registrazione) risulta chiaramente circoscritto all'ambito IVA.

Inoltre la Cassazione, quando afferma che la scheda carburante deve essere completa di tutti gli elementi indica-

ti dalla norma, potrebbe autorizzare l'Amministrazione finanziaria a riconoscere il costo in **presenza di irregolarità anche solo formali**. Ad esempio, che, per dimenticanza, in un mese la scheda carburante risulti incompleta nell'intestazione o manchi qualche firma del gestore.

Se i consumi di quel mese sono coerenti con il chilometraggio complessivo e con la serie storica di consumi, non si vede perché un mero errore formale debba far venire meno la deducibilità del costo.

Ovviamente, e qui si condivide il ragionamento della Cassazione, resta immutata la possibilità dell'Amministrazione finanziaria di contestare la falsità materiale o ideologica del documento con le ben note ripercussioni in ambito penale.



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.

## COSTI MINIMI, MODALITÀ DI APPLICAZIONE

In questo breve articolo cerco di sintetizzare le previsioni della nuova norma sui costi minimi e le relative modalità di applicazione.

Nella fattura l'autotrasportatore deve evidenziare la parte del corrispettivo relativa al costo del carburante.

La parte dell'importo imponibile diversa

dal costo carburante deve essere almeno pari a quella corrispondente agli altri costi di esercizio.

Qualora l'importo di questi ultimi costi pagati dal committente sia minore, il **vettore potrà rivalersi** nei suoi confronti per richiedere l'eventuale integrazione nel termine di prescrizione di cinque anni. In altre parole l'autotrasportatore ha cinque anni di tempo per ripetere le somme a lui dovute.

Per i **contratti non stipulati in forma scritta** il calcolo del prezzo del carburante, da inserire nella fattura, è ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 83-bis, comma 6, della legge 6 agosto 2008, n. 133 e successive modificazioni.

Si calcola applicando la seguente formula: costo carburante x chilometro x Km percorsi = costo carburante del trasporto.

La norma prevede anche l'adeguamento della parte del corrispettivo con riferimento al costo del carburante qualora il contratto preveda l'esecuzione dei trasporti in un arco temporale superiore a trenta giorni e le oscillazioni del prezzo del carburante siano



superiori al 2% all'atto della stipula del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato dal Ministero o dall'Osservatorio.

L'**adeguamento del prezzo carburante** vale sia per l'autotrasportatore sia per il committente.

Si ricorda ancora che alla stipula del contratto l'autotrasportatore deve fornire il durc di data non superiore a tre mesi.

Risulta importante ancora segnala-

re che l'articolo 83 bis ha introdotto la comminazione di **sanzioni ai committenti** dell'autotrasporto che non rispettano i costi minimi ed i tempi di pagamento.

Per quanto riguarda i costi minimi la legge prevede una sanzione amministrativa pari al doppio della differenza tra la somma fatturata all'autotrasportatore e quella dovuta secondo la norma dei costi minimi.

Per consentire l'applicazione di questo provvedimento nel caso di contratto verbale l'autotrasportatore dovrà indicare nella fattura i chilometri percorsi per eseguire il trasporto.

Ritengo sia utile sottolineare ancora che l'azione di ripetizione per il recupero della differenza tra la tariffa applicata e il costo minimo è di cinque anni mentre il corrispettivo del contratto di trasporto nazionale si prescrive in un anno.



**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.

**IL TRASPORTO DEL LATTE CON CODICE DI PRATICA**

**A**pochi giorni dal raduno degli alpini, nella piacevole Pordenone, ho avuto modo di osservare l'applicazione del codice di pratica (GSA) nell'azienda OMT Trasporti snc secondo la delibera ministeriale 14/13 del 31 luglio 2013.

È stata una piacevole sorpresa sotto tutti i punti di vista. Quello che emerge dialogando con la Direzione azien-

dale, rappresentata dal Dott. Michele Turchet, è la ferma convinzione che **trasportare una materia prima così delicata come il latte merita il forte controllo di tutti i processi aziendali.**

Infatti la OMT trasporti dopo aver applicato e consolidato il proprio sistema Qualità, secondo la norma Iso 9001:2008, ha alzato la propria asticella di focalizzazione sulla sicurezza del tra-

sporto applicando il **codice di pratica**.

Tale standard si integra alla perfezione con la norma Iso 9001 anzi risalta ancora maggiormente quegli aspetti qualitativi che i clienti (caseifici) consolidati o potenziali apprezzano sempre più.

Questo è l'approccio usato dal Dott. Turchet: essere proattivi in tutti gli ambiti. Gli autisti sono formati in modo sistematico e partecipativo e sono motivati nel fornire un servizio sempre più innovativo.

I collaboratori aziendali sono a conoscenza di tutti i rischi aziendali guidati dal continuo aggiornamento legislativo. L'asticella delle manutenzioni e dei controlli sui mezzi e gli strumenti utilizzati sono attuati con puntualità e precisione ma anche con l'obiettivo di fornire al cliente una pronta rintracciabilità del prodotto latte gestendo, con adeguato addestramento, le eventuali emergenze.

Ma la cosa che sorprende maggiormente è il dinamico controllo di gestione attuato dall'azienda per un giusto equilibrio costi benefici misurando, preventivamente, l'impatto di tutte le innovazioni organizzative/ tecniche introdotte in azienda.

Non ci resta che raccogliere per il prossimo numero di TN la testimonianza diretta del Dott. Turchet perché il sistema Paese ha bisogno di tali esempi di determinazione e applicazione di modelli organizzativi.



# Focus: qui Piemonte



## Elezioni regionali Le interviste ai candidati

In vista delle elezioni regionali in Piemonte, abbiamo preso contatti con le liste politiche che sostengono tutti i candidati alla Presidenza. Nostro obiettivo? Farvi conoscere il programma dei candidati Consiglieri o Presidenti più vicini alle tematiche del

trasporto e della viabilità, all'interno di ogni schieramento. Proponiamo nelle prossime pagine il resoconto delle interviste ai candidati alla Presidenza o al Consiglio regionale che ci hanno risposto entro i termini di invio in stampa della rivista.

**Sul TN Cuneo trovate tutti i dettagli circa le attività della neo costituita ACIT - Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto, il direttivo, i professionisti convenzionati e la gamma dei servizi offerti.**  
**PER RICEVERE UNA COPIA GRATUITA DEL TN Cuneo contattate la nostra Redazione:**  
**Tel: 0171 412816 - Email: info@dgconsulting.it**

### Bartolomeo Giachino - Forza Italia

Già Sottosegretario ai Trasporti dal 2008 al 2011 e Consigliere del Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti

nel 2013, Bartolomeo Giachino è candidato al Consiglio regionale del Piemonte per Forza Italia, nella provin-

cia di Torino. Sostiene la candidatura alla Presidenza di **Gilberto Picchetto Fratin**.

#### **Sottosegretario, perché si candida in Regione Piemonte per Forza Italia?**

Il Piemonte non è la più grande regione del nostro Paese ma è la più decisiva per lo sviluppo del futuro. Sul territorio del Piemonte passano le due opere più strategiche ma anche più contestate, la **TAV** e il **Terzo Valico ferroviario**, il pezzo che sblocca la Genova-Rotterdam e farà di Genova il porto più vicino al mercato dell'Europa del Sud secondo il sogno di Cavour.

**Ho gestito per quasi 4 anni il tavolo difficilissimo dell'autotrasporto** e credo di essere il maggiore conoscitore dell'importanza di queste opere. Saprà trovare insieme al Centro destra l'accordo con le popolazioni locali.

Chiamparino che ha nella sua maggioranza SEL e la CGIL, contrarie a queste opere, non è credibile su queste cose.

Il Nord Ovest negli anni della crisi ha perso più di quanto ha perso il Paese. Se vogliamo ritornare a crescere e a creare nuovi posti di lavoro dobbiamo fare queste due opere che rilanceranno anche il settore dei lavori pubblici, dell'edilizia e della logistica. Con queste due opere

avremo maggiori flussi turistici e delle merci. Turismo e logistica sono due settori ad alta intensità di lavoro. Sono orgoglioso di essere riuscito a portare la **Authority dei trasporti a Torino**, grande opportunità di lavoro per i piemontesi.

#### **Ma la Regione quali competenze ha?**

La Costituzione assegna alla Regione in coabitazione con lo Stato il potere sulle reti energetiche e infrastrutturali.

Il Piemonte deve mettere insieme le popolazioni locali, le imprese del territorio, i costruttori e lo Stato per dire sì allo sviluppo, nel rispetto dell'ambiente e valorizzando le aziende del territorio. Penso che nella sola Bassa Val Susa negli ultimi anni si sono persi 2.000 posti di lavoro.

**Se continuiamo a dire di no, invece del futuro avremo il declino.** Il No TAV esprime l'egoismo di chi sta più o meno bene contro l'interesse di crescita che hanno i disoccupati e i giovani in cerca di lavoro. Il mio cruccio è che questo ragionamento non lo capiscano alcuni Parroci della Bassa Valle di Susa.

In questi ultimi mesi sono l'unico ad es-

sersi interessato delle aziende valsusine che lavorano nel cantiere, aziende che hanno subito attacchi sconsiderati e incomprensibili da parte dei No TAV. Purtroppo la burocrazia, cieca e sorda, rischia di far svanire gli effetti positivi degli aiuti votati dal Parlamento e dalla Regione.

#### **Per i trasporti e per la logistica cosa intende fare?**

a) Una legge regionale che valorizzi le aziende di **autotrasporto** sane e corrette, difendendole dalla **concorrenza sleale**;

b) una politica che migliori il **trasporto pubblico locale**, valorizzando il ruolo delle aziende private e migliorando il trasporto dei pendolari. Per i milioni di pendolari oggi molte volte il trasporto casa-lavoro è un calvario assurdo;

c) migliorare i **collegamenti tra l'aeroporto di Torino e la Città e con Malpensa** attraverso la rotaia. Ogni volta che sentiamo parlare di sminuire Malpensa i torinesi dovrebbero reagire e lavorare per una alleanza Caselle-Malpensa. In Italia il sistema aeroportuale contribuisce al Pil del Paese con 1,5 punti. In Germania con 3, in Francia con 4. Invece l'amministra-

zione di Torino, dominus dell'aeroporto non ne ha mai capito l'importanza per il turismo e per il sistema economico. Se si favoriranno Fiumicino e Linate, Torino e il Piemonte ci rimetteranno.

Torino rischia il declino. La prossima legislatura regionale può rilanciare l'econo-

mia e il lavoro.

Credo di avere competenze, voglia di lavorare e **esperienza di governo** come nessun altro per tentare di dare un contributo ad un futuro migliore. E il sistema delle imprese dovrebbe saperlo. Le imprese di trasporto, i carrozzieri, i taxisti, le

autoscuole conoscono il lavoro fatto negli anni della mia presenza al Governo.

I carrozzieri sanno che li ho salvati da una norma sbagliata voluta sia dal Governo Monti che dal Governo Letta-Alfano e sanno che anche Renzi vuole andare su quella strada sbagliata.

## Gianna Gancia - Lega Nord

Presidente in carica della Provincia di Cuneo, Gianna Gancia è candidata al Consiglio regionale per Lega Nord.

È capolista nella provincia di Cuneo, all'interno della coalizione di centro-destra che sostiene la candidatura

alla Presidenza del Piemonte di **Gilberto Picchetto Fratin**, attuale Vicepresidente della Regione.

**Presidente, quali risultati ha raggiunto nella "Granda" la Giunta cuneese, che guida da cinque anni, nel settore trasporti e viabilità?**

Abbiamo fatto del nostro meglio, ogni giorno, con umiltà ma anche determinazione. Altri venti chilometri di **Asti-Cuneo** sono percorribili, quelli che infine hanno collegato il capoluogo alla rete autostradale nazionale.

I lavori del **Tenda bis** sono partiti, dopo decenni di attese.

E abbiamo investito sugli oltre 3.000 chilometri di **strade provinciali** oltre 100 milioni di euro.

Certo, resta il nodo albese dell'Asti-Cuneo, rispetto al quale il mio pressing è stato, mi creda, quotidiano. Conto che

con l'estate si chiuda definitivamente la parte burocratica.

**Piemonte, regione di confine. Se sarà eletta, quali saranno le Sue priorità per l'autotrasporto merci sui valichi?**

Considero fondamentali i valichi internazionali della Provincia: quelli a valenza turistico-commerciale gestiti dall'Anas, ovvero Maddalena e Tenda, prima di tutto.

Considero assolutamente prioritario che sul **Maddalena** converga l'impegno di tutti gli Enti, Regione compresa, per evitare che si ripetano disguidi come quelli di quest'inverno. Per il **Tenda**, fondamentale a questo punto è che il cantiere proceda secondo i tempi previsti.

**TAV sì o TAV no? Ritieni che apporterà benefici significativi al trasporto merci o pensa che si debbano piuttosto potenziare le infrastrutture esistenti?**

Sulla TAV penso che tutti i governi nazionali che si sono succeduti in questi anni hanno preso impegni. E **gli impegni vanno mantenuti**. Si tratta di mettere da parte le posizioni pregiudiziali e, spesso, ideologiche che gravano su questa infrastruttura.

Sono peraltro convinta che anche le **infrastrutture esistenti** meritino attenzione costante. Non possiamo certo correre il rischio da un lato di avere opere avveniristiche e dall'altro di disperdere un patrimonio di infrastrutture locali frutto di decenni di investimenti.

## Antonio Punzurudu, detto Nini - Italia dei Valori

Antonio Punzurudu, Segretario Regionale Italia dei Valori (IDV), è candidato consigliere in Piemonte, come

capolista nella provincia di Torino. La lista IDV sostiene - con Partito democratico, Sinistra ecologia libertà, Scel-

ta civica, Moderati e Lista "Chiamparino per il Piemonte" - il candidato Presidente **Sergio Chiamparino**.

**Qual è la situazione dei trasporti, delle infrastrutture stradali e della viabilità in Piemonte?**

La progettazione di autostrade o nuove strade è oggi resa difficile dalla scarsità di risorse economiche per opere che hanno costi spesso miliardari.

Senza polemica ricordiamo però che il costo di un chilometro di autostrada in Italia è spesso il triplo di analoghe opere edificate ad esempio in Francia.

Ciò per dire che qualsiasi cosa si voglia realizzare, **è bene siano tutelati i danni pubblici attraverso una revisione costante dello stato di avanzamento**

**lavori e della qualità stessa delle opere.**

**Il Piemonte conta valichi internazionali di primaria importanza per il trasporto di merci su strada. Come potenziare le infrastrutture esistenti?**

**Prima di pensare ad opere faraoniche bisognerà attuare la manutenzione dell'esistente**, ove molte strade si stanno coprendo di profonde lesioni e buche, data la scarsità degli interventi e l'approssimazione con la quale spesso sono svolti tali lavori.

**Come va affrontata la questione TAV?**

Sull'alta velocità nel tratto Torino-Lione, in fase di realizzazione, **desideriamo capire quanto essa sia realmente indispensabile**, considerando soprattutto il livello di spesa a carico dello Stato.

Su tali temi sarà opportuno mantenere una serena e pacata discussione che valuti cammin facendo problemi, necessità, istanze del territorio e possibilità di variazioni.

**Se sarà eletto, quali saranno le Sue priorità in agenda?**

Ciò che sicuramente e senza ulteriori indugi dovrà essere realizzato, è una **rete**

**ferroviaria regionale efficiente e puntuale.** Con l'elettificazione di alcune tratte per un rapido collegamento verso Milano e Torino, si darebbe finalmente ai pendolari, studenti e lavoratori, la possibilità di raggiungere in maniera agevole le destinazioni quotidiane.

I collegamenti e la mobilità sostenibile rappresentano un fattore sociale importantissimo per modelli di sviluppo come il nostro, per il quale lavoro e studio sono spesso lontani dalla propria residenza.

Se non saremo in grado di migliorare l'offerta con **collegamenti veloci e poco**

**costosi**, avremo fallito uno degli obiettivi più importanti.

Anche la manutenzione e la pulizia delle carrozze sarà necessaria, per dare un normale conforto a tutti i viaggiatori. Ad essa andrà aggiunta una nuova puntualità ed efficienza.

Come si vede puntiamo innanzitutto ad una **riqualificazione dell'esistente**, poi si potranno realizzare nuove opere.

Andranno poi riconsiderate le tariffe in accordo con le ferrovie dello stato, poiché pagare caro un trasporto che spesso arriva in ritardo ed è sporco, laddove esiste, sembra veramente una truffa.

Riteniamo che vada **ottimizzata la rete di trasporto ferroviaria anche per il trasporto delle merci**: le nostre proposte verteranno sulla realizzazione di una rete integrata del trasporto merci che punti a rivedere l'attuale logistica, soprattutto in considerazione della ristrutturazione del nodo ferroviario di Torino. Andrà poi integrato in maniera più funzionale il sistema di **trasporto su gomma** che talvolta tende a sovrapporsi con quello su rotaia. Va da sé che la modernizzazione del sistema integrato piemontese passa dall'**efficientamento delle reti e degli hub logistici**.

## Enrico Costa - Nuovo Centrodestra

**Enrico Costa**, deputato dal 2006 nelle legislature XV, XVI e XVII, è attualmente Sottosegretario di Stato

al Ministero della Giustizia. È candidato alla Presidenza della Regione Piemonte, sostenuto dal-

le liste del Nuovo Centrodestra e dell'UDC.

### 1. Candidato Presidente, quali sono i principali nodi irrisolti nel Piemonte dei trasporti e delle infrastrutture?

Sono molte le partite aperte. Alcune sembrano procedere in maniera soddisfacente, come il raddoppio di fatto del **Frejus**.

Altre, come la **Asti Cuneo** necessitano evitare il rischio di inerzia nei lavori dei lotti restanti, altre ancora necessitano attenzione e vigilanza, ad evitare dilatazioni dei tempi e complicazioni nei già impegnativi piani di finanziamento, come il **Terzo Valico**.

Altre ancora, come il **nodo di Torino** o la **pedemontana piemontese**, sono completamente ferme, o per gli effetti della crisi che pesano sugli investitori privati e sulla redditività delle opere, o per inadeguatezza della politica piemontese che ha perso tempo prezioso in chiacchiere, anni in cui si potevano mettere in cantiere opere importanti.

### 2. Come potenziare le infrastrutture esistenti?

Purtroppo il calo degli indici di mobilità ha indotto alcuni a pensare che tutto sommato le infrastrutture stradali possono aspettare. Io penso il contrario: **di fronte a un calo della mobilità bisogna cercare di attrezzarsi per tempo**, altrimenti alla ripresa avremo un brutto risveglio.

L'esempio della pedemontana, ferma

per la sopravvenuta indisponibilità del privato e per i costi troppo alti per il pubblico, è l'esempio di come sia necessario studiare soluzioni innovative per il finanziamento della rete sia in mantenimento che in sviluppo.

Poiché secondo alcune stime ricondurre l'intera rete (stradale, ferroviaria e aeroportuale) a livelli competitivi richiederebbe circa cinque finanziarie dedicate, è chiaro che **bisogna tornare a guardare al privato, trovare il modo di attrarre investitori internazionali con disponibilità adeguate**. E questo si potrà fare se il Paese saprà ridurre i fattori di rischio che ci collocano, secondo alcuni analisti finanziari, più o meno al livello della Turchia. In una parola, riforme.

### 3. Come giudica la questione TAV?

La TAV è assurda a simbolo di un principio di difesa dell'integrità dello Stato e delle Istituzioni: le istituzioni e i parlamenti eletti democraticamente dai cittadini hanno assunto **impegni precisi che vanno rispettati**.

È in gioco un principio cardine del vivere civile e ordinato, che va difeso dalle iniziative illegali e violente dei professionisti del disordine. Permettetemi, a questo proposito, come Italiano e Piemontese, di ringraziare le Forze dell'Ordine e il Sindaco di Susa, che ha dimostrato coraggio e passione civile non inferiore a quella dei sindaci minacciati

dalla mafia.

### 4. Se sarà eletto, quale sarà il suo impegno per l'autotrasporto merci?

Bisogna subito intervenire su due assi. Uno è il ritardo infrastrutturale del Paese, che ha costi devastanti per le nostre imprese e si traduce in meno ricchezza e disoccupazione: nei primi anni '80 l'Italia era ancora ai primi posti nel mondo per Km procapite di autostrada e l'unica, con la Francia, ad avere l'Alta Velocità. Nel 2013 gli indici compilati dalle agenzie internazionali ci collocano insieme a una folta pattuglia di Stati africani, sia detto con tutto il rispetto, mentre anche i partner deboli dell'Ue hanno fatto passi in avanti.

Oggi, con meno risorse, mi impegno ad attivare le sinergie con il governo, oltre che con le opportunità offerte dall'UE, per **recuperare ogni centesimo utile e investirlo nel sistema infrastrutturale stradale, ferroviario e aeroportuale piemontese**.

Il secondo asse riguarda la difesa e la qualificazione degli operatori: in breve, bisogna che tutti i programmi europei a ciò destinati e che i nuovi, importanti investimenti sulle piccole e medie imprese trovino adeguata traduzione in **programmi e provvedimenti dedicati alla categoria degli autotrasportatori**.

La Regione ha poteri importanti di influenza politica sia a Roma che a Bru-

xelles, e io sono determinato a fare leva fino in fondo su questa posizione.

### 5. E per la logistica?

Penso che siamo in Zona Cesarini per agganciare un'opportunità irripetibile, che è quella di **sviluppare un polo logistico e di trasformazione nell'area retroportuale che fa riferimento all'arco ligure**, all'incrocio dei corridoi TEN-T che attraversano il Nord-Ovest.

Nell'ambito delle Strategie Europee 2014-2020, finanziate per 26 Miliardi, abbiamo la possibilità di integrare efficacemente il sistema logistico e modale piemontese nei Corridoi Ue: un'operazione che interesserebbe nelle sue ricadute complessive larga parte del Piemonte Orientale e la provincia di Cuneo. Stiamo parlando di intercettare il flusso su uno dei corridoi strategici più trafficati dell'economia continentale.

Secondo prime stime, una simile piattaforma sostiene almeno 3000 posti di lavoro qualificati in un settore in espansione.

La politica piemontese deve capire questo, altrimenti gli investitori potrebbero decidere di costruire la piattaforma oltrericina, e le merci passare dal Gottardo invece che dal Sempione. Un'altra opportunità perduta a profitto della Lombardia.

## Mauro Filingeri - L'Altro Piemonte a Sinistra

**Mauro Filingeri**, lavoratore torinese in mobilità, è candidato alla Presidenza della Regione Piemonte per L'Altro

Piemonte a Sinistra. Si tratta della lista di Rifondazione comunista, ricollegabile - non solo nel

nome - alla lista "L'Altra Europa con Tsipras", presentata alle elezioni europee 2014.

### Candidato Presidente, qual è la situazione dei trasporti in Piemonte?

Innanzitutto, riconosciamo agli autotrasportatori un notevole merito dovuto al forte disagio sopportato nel servire così sparso sul territorio nazionale ed europeo.

Riteniamo che si debba operare per **impedire la concorrenza sleale nell'uso di autisti irregolari e quindi sottopagati**.

Non possiamo però ignorare che l'inquinamento in Piemonte è tra i più alti in Europa. La Comunità Europea ha messo sotto sanzioni le regioni della pianura padana, lo IARC - Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro e l'Organizzazione mondiale della sanità hanno dichiarato cancerogene le polveri sottili e altri inquinanti, l'Arpa Piemonte ha constatato che le cause sono tra il 60-75 % dovute al

traffico su gomma.

Poiché tale situazione è in buona parte dovuta al trasporto merci su gomma, noi riteniamo si debba favorire la riduzione progressiva, ma drastica, di tale attività. Come? Trasferendo le merci su vettori ferroviari e trasferendo in prospettiva tutte le linee merci fuori dai centri abitati, soprattutto per ridurre i pericoli dovuti al trasporto di merci pericolose (vedasi la

## 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](mailto:agenzia@sandiano.com) - <http://www.sandiano.com>**

tragedia di Viareggio).

Quindi noi siamo per **ridurre molto il trasporto su gomma** nella nostra regione.

**Se sarà eletto, quali saranno le Sue priorità in tema di autotrasporto?**

In tempi ragionevoli occorrerà introdurre l'**obbligo del transito dei mezzi per l'autotrasporto merci che attraversano la catena delle Alpi, verso e da altri Paesi, a bordo di treni appositamente attrezzati** per trasportare i mezzi su gomma. Per fare questo occorrerà adattare il profilo di tutte le gallerie a tale necessità.

**Come spiega il "no" del suo partito alla TAV?**

Le principali ragioni della nostra contrarietà verso la TAV sono di due ordini:

a) per la conformazione dell'Italia, con superficie molto irregolare, la TAV ha richiesto e richiede enormi quantità di scavi con gravi conseguenze per le popolazioni locali e costi elevatissimi;

b) anche per queste particolarità, la sua costruzione e la gestione comportano costi molto elevati le cui risorse vengono tolte dal trasporto quotidiano di

pendolari e studenti, ma anche delle merci.

Per il trasporto delle **merci** queste negatività sono ancora più accentuate, poiché esse **non richiedono particolari velocità di trasporto, specie per le lunghe distanze, ma riduzione dei tempi di sosta nei luoghi di arrivo.**

Semmai occorre una migliore gestione della logistica per ridurre i tempi di sosta da una destinazione all'altra.

Del resto la linea Alta Velocità già esistente (Milano-Salerno) non ha mai ospitato un solo vagone merci.

## Focus: qui Liguria

### Aurelia bis

## Proseguono i lavori tra le polemiche

**P**rosegue la costruzione del tratto stradale denominato Variante alla SS1 Aurelia, relativa al **tratto Savona - Albisola Superiore**, il quale si inserisce in un ampio contesto di adeguamento dell'intero sistema viario della Liguria.

Il **mega progetto da 240 milioni di euro**, denominato la "nuova Aurelia bis", fungerà da **asse di svincolo per la città di Savona**, sviluppandosi per una superficie chilome-

trica complessiva di circa 5,1 Km.

Il tracciato dell'opera ha origine a Savona con uno svincolo lungo Corso Ricci, denominato Svincolo Le timbro, e termina nella zona del Torrente Sansobbia, con un collegamento alla viabilità comunale ed un'arteria di raccordo alla viabilità provinciale e locale, nel territorio del Comune di Albisola Superiore. Opera accessoria è lo svincolo Margonara, per il quale è prevista

una rotatoria che consentirà di raggiungere punti strategici della città quali il centro, l'ospedale e il porto.

Non mancano le **critiche** per la progettazione del raccordo. Il **Comitato Casello Albamare**, ad esempio, sottolinea l'impossibilità dello svincolo di accogliere il traffico stimato nella zona. Secondo il Presidente Paolo Forzano, uno dei maggiori sostenitori dell'inutilità dell'infrastruttura, sono state effettuate

erroneamente le misurazioni in fase di progettazione sulle dimensioni del diametro della rotatoria, oltre al non aver tenuto conto della curvatura dell'uscita verso Albisola.

L'**assessore regionale alle Infrastrutture Raffaella Paita** sottolinea altresì la necessità di questo nuovo tracciato per decongestionare il traffico, anche dei mezzi pesanti, di una zona così strategica per la viabilità ligure.

## Trasporti e infrastrutture liguri

## Il punto in un incontro con il Viceministro

**N**ei primi giorni di maggio, presso il palazzo della Regione Liguria, si è svolto un incontro tra gli Assessori regionali **Raffaella Paita** ed **Enrico Vesco** e il Viceministro delle Infrastrutture e

dei Trasporti **Riccardo Nencini**.

Durante l'incontro è stato fatto il punto sulla situazione infrastrutturale ligure, ponendo all'attenzione del Ministero le priorità in tema di trasporto e opere pubbli-

che.

Tra i punti all'ordine del giorno il finanziamento del terzo lotto del Terzo Valico, d'importanza strategica per il trasporto intermodale tra il Piemonte e il territorio ligure, il finanziamento del

primo lotto costruttivo del tratto Finale-Andora all'interno del raddoppio del ponte ligure, finanziamento del primo lotto dell'Aurelia Bis di Imperia e del tunnel della Fontanabuona.

"Ringraziamo il Vicemi-



stro - si legge in una nota dei due Assessori - per la disponibilità evidenziata e la conoscenza dei nostri problemi

che ha manifestato. Contiamo a questo punto sul suo personale impegno nel risolvere le vicende illustrate”.

Un **rinnovo infrastrutturale risulta pertanto improrogabile** in una zona importante quale è il territorio ligure,

nodo strategico internazionale del trasporto gomma/rotaia combinato al trasporto merci navale.

## Focus: qui Lombardia

### Autotrasportatori e autisti a Lomazzo (CO) incontrano Associazioni sul territorio

**T**rasportatori, Associazioni di categoria e Autorità insieme per discutere delle problematiche del comparto e per avanzare proposte concrete. È successo lo scorso 13 aprile a Lomazzo (CO), presso il

Just Hotel Lomazzo Fiera. Protagonisti dell'assemblea i trasportatori, che hanno potuto confrontarsi con i rappresentanti delle due associazioni presenti, Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano.

Numerosi gli interventi della giornata di lavori, introdotti dall'autotrasportatore Antonio Disciglio, Vicepresidente di Azione nel Trasporto Italiano.

Tra gli intervenuti, il **Sen. Giuseppe Valditara**, il Generale (r) **Cav. Uff. Basilio Dr. Viola** dell'Arma dei Carabinieri, **Gaetano La Legname**, assistente in rappresentanza del Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera On. Ivan Catalano, il Presidente della Confederazione europea piccole imprese (Cepi-Uci) Lombardia **Giuseppe Cuozzo**, il Pre-

sidente dell'associazione di autisti "Noi Camionisti" **Vincenzo Iuzzolino** e **Vito Spinelli**, responsabile commerciale della Factors Systems, distributore in esclusiva per l'Italia di Fuel Factor™.

Sono poi intervenuti il Presidente Assotrasporti **Secondo Sandiano** e il Presidente Azione nel Trasporto Italiano **Renzo Erbisti**.

I due hanno spiegato la volontà di unire le forze per raccogliere istanze ed esigenze della base e inserirle nel programma presentato alle Istituzioni competenti.



### Collegamenti Lombardia-Canton Ticino I Ministri Lupi e Leuthard fanno il punto

**S**i è svolto lo scorso 12 maggio a Milano un incontro tra **Maurizio Lupi**, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e la controparte svizzera **Doris Leuthard**, Capo del DATEC, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni.

Al centro del meeting, il confronto Italia-Svizzera su alcune questioni bilaterali ed eu-

ropee in materia di trasporti, vista l'importanza strategica dei collegamenti via terra tra le due aree geografiche.

In particolare, si è discusso della rete transeuropea dei trasporti TEN-T e di alcuni ampliamenti per la realizzazione di un corridoio continuo sull'asse del San Gottardo, volto a "garantire il trasporto su rotaia di semirimorchi e container con un'altezza di quattro metri", come si legge

in un comunicato del DATEC. Il tutto in un'ottica di **sviluppo intermodale gomma-rotaia del trasporto merci**.

Durante l'incontro è stato fatto il punto sui lavori in merito alla tratta ferroviaria Mendrisio-Varese, che collegherà il Canton Ticino con l'aeroporto della Malpensa.

Dopo una fase di interruzione, i lavori sono parzialmente ripresi.

Dal territorio svizzero, la trat-

ta fra Como e Stabio via Mendrisio verrà aperta a breve al traffico, in un primo momento solo per le ore di punta. Dal versante italiano, l'apertura è prevista per metà 2016.

L'incontro è stato anche occasione per la consigliera svizzera di visitare i cantieri di Expo 2015, grande trampolino di lancio per la ripresa italiana che toccherà tutti i comparti, compreso l'indotto trasportistico.



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.

euro 2,50

follow us on

# Veicoli Lavoro

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli

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

News I utywani specjalne okaz

**NUOVA VIB s.r.l.**  
 VEICOLI INDUSTRIALI BIELLES

Iveco Eurocargo  
 130E18K, passo 3105,  
 gru Bonfiglioli  
 P10200, 2 assi,  
 ribaltabile trilaterale  
 trattative riservate



Info 0161 96134

VIVA BRESCIA DIESEL IVECO USATO

Iveco 260AD42, 2007  
 3 assi, full pneumatici  
 per casse mob  
 cambio eurotron  
 intarder, 3° asse  
 autosterzante, euro  
 trattative riservate



Info 030 2145711

**C.G.A. RICAMBI SRL**



euro 2,50

follow us on

# Veicoli Lavoro

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli

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

News I utywani specjalne okaz

**TRIVELLATO**

Mercedes Benz  
 Sprinter, anni  
 dal 2006  
 al 2013  
 isotermici con  
 e senza ATP  
 trattative riservate



Info +39 335 8442018 - 342 717895

**ZANARDINI GIANFRANCO**

ESEGUIAMO LAVORI  
 Sabbieature - Verniciat  
 Saldature - Sostituzi  
 Elettriche e Meccan  
 Rimesse a Nuov  
 Macchinari - Ven  
 Veicoli Rigenerati  
 PREVENTIVI DOPO VISI



Info +39 347 9202603

**M**

Numero Verde  
 800 31 29 89

40024 Castel S...

euro 2,50

follow us on

# Veicoli Lavoro

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli

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

News I utywani specjalne okaz • Nové a použité vozidlo • új és használt gépjárművek

**OFFICINE BRENNERO**

**IVECO**  
**USATO PLUS**

Iveco AS26055QFS/CM  
 2008, cambio aut, retarder  
 full pneumatico, passo 4800  
 km, 638.000 - Rif. 28245



Info +39 045 8631200

**FOTRA**

SI EFFETTUANO  
 TRASPORTI CON  
 CARRELLONE  
 IN TUTTA ITALIA.

Autorno da galiera Atlas-Copco  
 Bommer, 2 bracci  
 meccanica Volvo  
 perfettamente  
 funzionante  
 vari ricambi  
 macchine in  
 sagoma, peso 25 ton



Info +39 035 977267 - +39 339 8356992

**BREMBO CAR**

Vasta scelta di Piaggio Porter Diesel Benzina GPL,  
 4x4, Maxi, ribaltabili, cassoni fissi, tagliandaci,  
 revisionati, con garanzia



Info +39 339 2621421

VIVA BRESCIA DIESEL IVECO USATO PLUS

Iveco Eurocargo  
 100E22  
 anno 2007  
 euro 5  
 furgone in lega



Info +39 030 2145711

**CM**

Tutti i modelli per tutte le macchine  
 sempre disponibili a magazzino.  
 Per informazioni +39 0445 576854  
[www.cmcrushermachines.com](http://www.cmcrushermachines.com)



Minifrenatoio  
 modello CR

40203  
 9172036 915036

 **editorialewinner** ... al servizio di chi lavora.