



Transpotec 2015, l'autotrasporto ritrova l'ottimismo

IN PRIMO PIANO



Fuga di trasportatori all'estero, 26.000 truck persi in 5 anni

pagina 4



Passaggio Albi provinciali alle Motorizzazioni, 6 mesi per la transizione

pagina 9



Tutto sul Transpotec: gli eventi, le interviste e lo stand TN

pagina 17



L'Albo Autotrasporto è di tutti, non di una casta!

pagina 29



RCA, addio attestato di rischio e contrassegno cartacei

pagina 30



Dal territorio. Focus Piemonte, Liguria, Sicilia

pagina 36

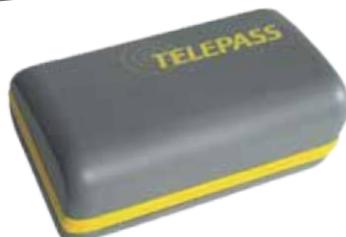


SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

**TESSERE
CARBURANTE**



**PAGAMENTO
PEDAGGI**

**PRENOTAZIONE
TRAGHETTI**



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

Via XX Settembre 2, 12100 Cuneo • Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64
Email: info@imprenditorieprofessionisti.it • Web: www.imprenditorieprofessionisti.it



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



TN 3/2015 • Anno XVII

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



Testata associata all'Unione
Stampa Periodica Italiana

Proprietario ed Editore

DG Consulting s.c. - iscrizione ROC n. 24934

Coeditore

Alpina Edizioni s.c. - iscrizione ROC n. 25267

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

In redazione

Francesca Vinai,
Elisa Galvagno, Fabio Rubero,
Fabrizio Civallero, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Davide Calvi, Roberto Gianusso,
Giuliano Latuga, Ferruccio Marelo,
Giorgio Pasetti, Aurelio Prisco,
Marco Taricco, Giancarlo Tavella

Amministrazione

Ilaria Ponzo, Marcella Farina

Redazione e pubblicità

Corso Soleri 3, 12100 Cuneo
Tel.: 0171 412816 • Fax: 0171 426964
Email: info@trasportnotizie.com

Stampa

Tipolitografia Europa - Cuneo

Web e pagine social

trasportnotizie.com
 TN - Trasportnotizie
 NotizieTN

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

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 9. **NORME E ISTITUZIONI**
- 13. **L'INTERVISTA**
- 17. **EVENTI**
- 22. **PROVE VEICOLI**
- 24. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 25. **CAMION DA VETRINA**
- 26. **LA TUA VOCE**
- 30. **CONSULENTI**
 - 30. **Legale**
 - 31. **Fisco**
 - 33. **Qualità trasporti**
 - 34. **L'opinione**
 - 35. **Sportello alimentare**
- 36. **DAL TERRITORIO**
 - 36. **Qui Piemonte**
 - 37. **Qui Liguria**
 - 39. **Qui Sicilia**

EDITORIALE

Fabio Rubero



TESTATE STORICHE, IDEE NUOVE...

Le fiere, si sa, sono il momento in cui nascono idee e collaborazioni. Un momento, uno dei pochi durante un anno sempre intriso di impegni, in cui è possibile sedersi ad un tavolo per discutere e, magari, iniziare nuovi percorsi.

Non poteva di certo esimersi a questa consolidata abitudine l'edizione 2015, recentemente conclusa, di Transpotec Logitec, tornato in grande stile in quel di Verona a rinverdire i fasti di un passato, nemmeno troppo lontano, in cui il mondo dell'autotrasporto, tutto, si ritrovava e si fermava davvero per quattro giorni.

A Verona, quest'anno, è nata una collaborazione per certi versi storica. Storica perchè storiche sono le testate giornalistiche che l'hanno stretta.

TN Trasportnotizie e Trasportare Oggi in Europa, due giornali di forte

tradizione dell'autotrasporto italiano, non foss'altro perchè nati nello scorso millennio, hanno infatti deciso di intraprendere un cammino comune.

Ritenendo infatti che "...il Comitato Centrale dell'Albo non è proprietà privata di alcune associazioni ma di tutti gli autotrasportatori iscritti all'Albo" le due testate insieme condurranno una vera e propria "battaglia di rappresentatività" in nome di tutte quelle aziende iscritte ad associazioni di categoria non rappresentate in seno al Comitato centrale dell'Albo Autotrasporto. Una battaglia che le due testate condurranno insieme all'associazione Assotrasporti che dichiara che porterà presso le istituzioni le tante richieste in tal senso provenienti dalla sua base affinché tutti gli autotrasportatori siano effettivamente rappresentati.



Francesca Vinai

Fuga di trasportatori all'estero

L'Italia ha perso 26.000 veicoli in cinque anni

Sono preoccupanti i dati emersi da uno studio condotto dall'**UNRAE** - l'Associazione delle Case costruttrici estere operanti in Italia - sulla delocalizzazione all'estero delle nostre imprese di trasporto merci.



La fotografia UNRAE del comparto mostra l'esodo degli autotrasportatori dall'Italia e l'impatto negativo sull'economia della filiera.

Tra i dati più allarmanti, la perdita di quasi 9 punti di PIL nei 5 anni di analisi (2008-2013), durante i quali le immatricolazioni di veicoli oltre le 3,5 ton sono precipitate del 60% circa, i chilometri percorsi dai veicoli industriali di flotte italiane sono calati del 25%, le tonnellate di merci trasportate da mezzi pesanti hanno subito una riduzione del 33%, e il consumo di gasolio per autotrazione ha registrato un - 37%.

In più, diminuiscono sempre più, oltre ai concessionari e alle officine dei Costruttori, i padroncini e le flotte di trasporto merci. Il risultato? La perdita di quasi 200.000 posti di lavoro nel quinquennio 2008-2013.

Hanno chiuso 2.000 imprese italiane di autotrasporto, alcune si sono fuse tra loro, altre hanno trasformato la propria forma sociale. Ma soprattutto,

una buona parte ha cercato di superare i problemi in territorio italiano - costi di gestione troppo elevati, pressione fiscale e difficoltà burocratiche - scegliendo la strada della delocalizzazione. L'UNRAE stima che siano **26.000 i veicoli oltre le 3,5 ton "esodati" dall'Italia verso altri Paesi**, di cui 22.000 appartenenti a flotte con più di 50 mezzi.

Il potenziale perso dal nostro Paese è grandissimo: 156 milioni di euro in meno per la manutenzione dei mezzi e 780 milioni di euro di accise sul carburante non incassate dallo Stato, solo per fare qualche esempio.

Come invertire la rotta? L'UNRAE propone di avviare un processo di **defiscalizzazione**, allineata agli altri Paesi dell'Europa, in particolare dell'Est (fiscaltà diretta, indiretta e sul lavoro), di introdurre un **salario minimo armonizzato a livello europeo** e di liberalizzare il **noleggio senza conducente** per veicoli adibiti al trasporto merci con massa superiore alle 6 ton.

Revisione dei veicoli pesanti

Nuove procedure in vigore

Dal 9 aprile sono in vigore **nuove procedure operative ed informatiche per la revisione dei veicoli leggeri e pesanti**.

Le novità riguardano le sedute svolte presso le sedi delle Motorizzazioni civili, quelle "fuori sede" e quelle effettuate presso le officine autorizzate.

Una delle principali innovazioni riguarda il **sistema di prenotazione telematico**. Ogni slot di prenotazione è composto tenendo conto di diversi parametri - Uf-

ficio della Motorizzazione, descrizione della sede, data dell'operazione, fascia oraria, tipo di veicolo, ecc. - per cui **la prenotazione non è più legata al numero di veicoli da revisionare in ciascun turno, ma alla durata complessiva dello stesso**.

Il nuovo sistema consente di visualizzare all'interno di uno slot quante prenotazioni sono già state inserite e di distinguerle per **tipologia di veicolo, massa e numero di assi**. Sono proprio

questi ultimi gli elementi che determinano la durata della revisione di un mezzo pesante.

Più in dettaglio, ecco i **tempi standard di un collaudo**:

- 15 minuti per autoveicoli a 2 assi di massa complessiva superiore a 3,5 ton;
- 20 minuti per autoveicoli a 3 assi di massa complessiva superiore a 3,5 ton;
- 10 minuti per rimorchi di massa com-

plensiva superiore a 3,5 ton;

- 20 minuti per autobus.

Considerato il tempo complessivo determinato per ogni slot, con la nuova procedura informatica l'utente può verificare se vi sia ancora possibilità di prenotare ulteriori collaudi.

La prenotazione di una revisione in sede di Motorizzazione civile può essere effettuata dallo stesso Ufficio della Motorizzazione o da uno studio di consulenza automobilistica. In fase di prenotazione è sufficiente inserire la targa del veicolo da revisionare perché

il sistema ne individui in automatico le caratteristiche, indicando il tempo necessario per svolgere il collaudo.

Per quanto riguarda le **revisioni svolte "fuori sede"**, ossia in sedi diverse dall'Ufficio di Motorizzazione civile, le **prenotazioni possono essere effettuate**, oltre che dalla Motorizzazione e dagli studi di consulenza automobilistica, **dalle stesse imprese per il proprio parco circolante.**

In tal caso, è necessario che la Motorizzazione configuri le sedi esterne in cui saranno effettuate le operazioni di revisione, prima di procedere ad inserire le prenotazioni nel sistema.

È possibile effettuare prenotazioni **fino a tre giorni lavorativi antecedenti** alla data della revisione. Inoltre, il nuovo sistema telematico consente agli operatori professionali (compresi gli autotrasportatori) e agli Uffici della Motorizzazione di modificare e/o inserire - dal 2° giorno antecedente alla data di revisione fino alle ore 12 del giorno precedente l'operazione - il 25% del numero di prenotazioni inserite in precedenza.



Le ultime precisazioni operative del Ministero

Con circolare del 13 maggio, il Ministero dei trasporti ha disposto ulteriori procedure che rispondono alle criticità emerse sul territorio nel caso in cui vi sono **collaboratori al fianco dell'operatore tecnico incaricato delle revisioni.**

In simili situazioni, infatti, la norma non aveva previsto gli effetti della **riduzione dei tempi di revisione**, legata al maggior numero di addetti, sul sistema di prenotazione telematico, che prevede un numero massimo di revisioni al giorno in base alla loro durata.

Eppure, velocizzare i tempi consentirebbe di incrementare il numero dei veicoli esaminabili in un solo giorno, con conseguente smaltimento delle revisioni arretrate, soprattutto fra i mezzi pesanti.

Per questo il Ministero ha stabilito che **è possibile incrementare il numero dei veicoli prenotabili per ciascuna seduta in base al numero e al profilo del "personale di aiuto eventualmente disponibile", che affiancherà l'operatore addetto alle revisioni.**

È compito dei Direttori generali territoriali delle Motorizzazioni individuare rapidamente tale personale di aiuto e - se necessario - formarlo tramite corsi in aula o affiancamento sul lavoro.

Il Ministero precisa che si tratta di un'organizzazione temporanea dell'attività di revisione. Al termine del primo trimestre di applicazione, sulla base dei risultati raggiunti si valuteranno nuovi eventuali correttivi per giungere alla soluzione definitiva.



SCOPRI LA NUOVA GAMMA DI VOLVO TRUCKS

Volvo Truck Center

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

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

Strada Ronco, 19
Tortona (AL)
Tel. 0131862618

Volvo Trucks. Driving Progress



Sì al divieto di guida oltre confine in Europa

Patente di guida, un altro Stato UE può rifiutarla

Uno Stato membro UE può rifiutarsi di riconoscere la validità di una patente di guida rilasciata da un altro Paese membro, a chi commetta sul suo territorio infrazioni gravi al volante. In tal caso, il conducente non può più guidare sul territorio di quello Stato, pur potendo continuare a farlo nel Paese di rilascio della patente.

Lo ha stabilito la **Corte di giustizia europea** con la sentenza sul caso di una donna austriaca che, fermata per un controllo stradale in Germania, è risultata positiva alla cannabis. Le autorità tedesche le hanno proibito la guida sulle strade tedesche per cinque anni, sebbe-

ne la donna - dotata di patente austriaca - possa continuare a guidare in Austria.

La Corte UE ha confermato la decisione tedesca, spiegando che **“il titolare di una patente di guida può vedersi rifiutare da un altro Stato membro il diritto di guidare nel territorio di tale Stato dopo aver commesso un’infrazione stradale di natura tale da determinare la sua inidoneità alla guida”**.

In ogni caso, **il diritto di guida in altro Paese UE non dev’essere “negato indefinitamente” ma solo per un certo periodo** e “i requisiti imposti per la sua riacquisizione devono rispettare il principio di proporzionalità”.



Autostrade tedesche, sì al pagamento solo per stranieri

Coinvolti anche gli autocarri sotto le 12 tonnellate

A partire dal 2016 le **autostrade tedesche**, sino ad oggi gratuite per auto e moto (non per autocarri oltre 12 ton), **saranno a pagamento anche per le automobili e i veicoli fino a 12 ton, ma soltanto stranieri**.

Lo ha deciso il Bundesrat - l’equivalente del nostro Senato - che ha votato a favore del disegno di legge promosso dal Ministro dei trasporti Alexander Dobrindt. Ora manca solo la firma del

Presidente della Repubblica federale perché il pedaggio diventi legge.

Alla base della nuova misura - che secondo Dobrindt porterà ogni anno almeno 500 milioni di euro nelle Casse dello Stato - l’idea che, poiché i tedeschi pagano i pedaggi per percorrere le autostrade negli altri Paesi, gli stranieri devono fare altrettanto in Germania.

Vero, ma negli altri Paesi i pedaggi autostradali vengono corrisposti da tutti,

indipendentemente dalla nazionalità. Non vi è Stato dell’Unione europea in cui i pedaggi siano solo a carico degli stranieri.

È evidente la **discriminazione fra cittadini tedeschi e stranieri**, in contrasto con il diritto dell’Unione europea. Il provvedimento rischia la bocciatura da parte di Bruxelles.

Per aggirare l’ostacolo comunitario, la nuova legge prevede di introdurre il pedaggio autostradale per tutti, cittadini tedeschi compresi, per poi scontare della stessa cifra la tassa di circolazione ai contribuenti nazionali. Di fatto, a sborsare saremo soltanto noi stranieri.

Questo escamotage basterà a rendere la legge tedesca conforme alla normativa comunitaria?

Anche sul fronte interno, comunque, i malumori non si placano. La presidente della Renania-Palatinato Malu Dreyer, ad esempio, ha espresso preoccupazione per i problemi che il nuovo provvedimento creerà nelle zone di confine, dove è molto diffuso il turismo giornaliero degli stranieri.



VETROCAR®

Riparti col sorriso :)



Maurizio Acri, Amministratore Delegato di Vetropcar.

Trasportonotizie: Buongiorno Dott. Acri amministratore delegato di Vetropcar.

Maurizio Acri: Buongiorno ai lettori della vostra rivista.

TN: Un marchio nuovo nel settore Riparazione Cristalli?

MA: Un marchio già posizionato, ma rinnovato nell'immagine e nella sostanza, in forte espansione!

TN: Quali sono i valori aggiunti di Vetropcar?

MA: Il nostro modello si basa su imprenditori locali riuniti in una affiliazione ad un marchio che controlla tutta la filiera dalla qualità dell'intervento all'emissione della fattura all'incasso del credito assicurato.

TN: In che settori operate?

MA: Gli autoveicoli in genere, con propensione per i veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus.

TN: Perché scegliere Vetropcar?

MA: Abbiamo molti valori aggiunti; i moderni veicoli industriali sono dotati di cronotachigrafi digitali che limitano l'operatività nel portare il mezzo presso le officine. Noi interveniamo a domicilio o presso i luoghi di carico/scarico.

TN: Quindi basta una telefonata quando il veicolo ha un problema?

MA: Certo, ma non solo! Molto spesso le flotte cercando di ottimizzare le tempistiche notano le rotture all'ultimo, questo in caso di verifica di revisione può causare il fermo del veicolo. Sfruttando la nostra rete di commerciali è possibile far visionare la flotta mensilmente in modo da intervenire tempestivamente.

TN: Un organizzazione a livello nazionale?

MA: A livello europeo! Sfruttando la nostra partnership con Automotive Glass Europe (www.age.com) garantiamo un servizio professionale su tutto il territorio europeo.

TN: Quindi cosa resta da fare?

MA: Chiamare il numero verde 800.00.80.80 per "ripartire col sorriso"!



Fasi di sostituzione cristalli.



Operazione microcredito al via

Alle microimprese 40 milioni di euro in prestito senza garanzie

In un momento di grande difficoltà per chi vuole fare impresa in Italia, un sostegno importante viene dalle risorse del **Fondo pubblico di garanzie destinate al microcredito**.

Si tratta di **40 milioni di euro di risorse**, di cui 30 stanziati dal Ministero dello sviluppo economico (Mise) e 10 derivanti da versamenti volontari, fra cui il taglio degli stipendi dei parlamentari 5 Stelle.

Il via ufficiale dell'operazione microcredito è scattato lo scorso 11 maggio, con la pubblicazione in Gazzetta ufficiale del relativo Decreto ministeriale. I **Consulenti del lavoro si sono resi disponibili ad assistere** le imprese ed i professionisti interessati ai finanziamenti.

A chi si rivolge il microcredito? A **chi intende aprire una nuova attività o ne ha una da 5 anni al massimo, ma non dispone delle sufficienti garanzie per accedere al credito bancario**.

Precisamente, i professionisti titolari di partita IVA e le microimprese organizzate in forma individuale o in forma di società di persone, di associazione, di Srl semplificata o di cooperativa. Sono

previste alcune limitazioni circa il numero massimo di dipendenti, pari a 5 (10 nel caso di società di persone, Srl semplificate e cooperative), l'attivo patrimoniale (massimo 300.000 euro), i ricavi (fino a 200.000 euro) e il livello di indebitamento (non superiore a 100.000 euro).

Con il microcredito è possibile finanziare l'acquisto di beni e servizi direttamente connessi all'attività svolta (compreso il pagamento dei canoni del leasing, il microleasing finanziario e il pagamento delle spese connesse alla sottoscrizione di polizze assicurative), **il pagamento di retribuzioni di nuovi dipendenti o soci lavoratori e il sostenimento dei costi per corsi di formazione**. Il tutto, senza che sia richiesta alcuna garanzia reale per il prestito.

Come accedere al microcredito? Chi è interessato può direttamente prenotare la garanzia in via telematica sul sito web www.fondidigaranzia.it.

Tale prenotazione resta valida per 5 giorni, termine entro cui deve individuare un soggetto - banca, intermediario finanziario o altro operatore accreditato - disponibile a finanziare il proprio

progetto e a confermare online la prenotazione. Il soggetto finanziatore avrà quindi 60 giorni di tempo per concludere la pratica.

È possibile effettuare più richieste di prenotazione, ma il limite massimo di finanziamenti ottenibili per ogni beneficiario è di 25.000 euro (che può arrivare a 35.000 euro). La restituzione del prestito può avvenire al massimo entro 7 anni (10 nel caso sia stato finanziato un piano di corsi formativi).

Un'altra peculiarità rilevante del microcredito consiste nei servizi di **assistenza e monitoraggio**: l'operatore che eroga il microcredito ha l'obbligo di assistere il beneficiario per tutta la durata del prestito, assicurandogli supporto e formazione all'attività imprenditoriale.

Per maggiori informazioni e approfondimenti contattate lo staff di DGConsulting:
Tel. 0171 412816
comunicazione@dgconsulting.it

5 per mille ad AURIS, l'importanza di investire sui giovani

Il futuro del patrimonio culturale ed intellettuale è in mano ai giovani, i quali, armati di aspettative e sogni da realizzare, si scontrano con un presente lavorativo a dir poco tragico.

Un'occasione importante per dare una mano concreta ai giovani laureandi e laureati disoccupati la offre AURIS Onlus, l'Associazione Università Ricerca Innovazione Società.

Donando **il 5 per mille dell'imposta sul reddito delle persone fisiche ad AURIS Onlus**, l'associazione destinerà tutti gli importi ricevuti

alla corresponsione di **borse di studio a giovani laureati disoccupati**, scelti attraverso bandi pubblici disponibili sul sito web dell'associazione.

Obiettivo è far crescere e valorizzare le competenze e i talenti dei giovani, impegnandoli in progetti ed attività qualificate dall'associazione.

Un'opportunità importante, soprattutto in questo momento difficile per l'economia del Paese dove per le prospettive di occupazione sono ai minimi storici.

Un vero paradosso se si pensa che, ora più che mai, servi-

rebbe investire nello sviluppo della conoscenza, dell'innovazione e della qualità.

Ma chi è AURIS? Si tratta di **un'associazione di utilità sociale, senza fini di lucro**, fondata da docenti provenienti dalle Università del Lazio e da ricercatori di enti e strutture pubblici e privati, che sviluppa il suo impegno sui temi dell'università, della ricerca e dell'innovazione, con particolare attenzione al ruolo strategico della conoscenza per lo sviluppo sostenibile e il progresso della società.

L'organizzazione sviluppa lo studio e la ricerca nei settori

delle politiche sociali, dell'economia, del lavoro, delle reti culturali e di alta formazione, della comunicazione e delle tecnologie innovative, al fine di promuovere condizioni di sviluppo e di qualità ambientale, culturale e sociale del territorio, di ridurre le condizioni di svantaggio sociale e di favorire l'integrazione sociale.

Promuove e svolge, inoltre, attività di formazione e di aggiornamento, sviluppando studi e ricerche di carattere scientifico e sociale.

Per maggiori informazioni visitate www.aurisonlus.it.

Fondi autotrasporto 2015

Firmato il Decreto che sblocca i 250 milioni di euro

Via libera al Decreto interministeriale che autorizza la spesa di 250 milioni di euro per interventi in favore del settore dell'autotrasporto nel corso del 2015.

Il Decreto, firmato dal Ministro dei trasporti Graziano Delrio e dal Ministro dell'economia Pier Carlo Padoan, sblocca le risorse così come ripartite nel gennaio scorso da Governo e associazioni di

categoria accreditate al Comitato centrale dell'Albo.

"Ora l'impegno è ad accelerare il più possibile sugli ulteriori adempimenti per far sì che il settore disponga quanto prima delle risorse", si legge nella nota diffusa dal Ministero dei trasporti lo scorso 30 aprile.

"Con il provvedimento sono state introdotte nuove forme di aiuti per rimettere

in moto lo sviluppo del settore dell'autotrasporto gravemente penalizzato dalla congiuntura economica negativa e dagli effetti della liberalizzazione del settore, garantendo altresì la continuità di precedenti misure specifiche del comparto e in campo sanitario, professionale e ambientale".

Ricordiamo che i 250 milioni di euro erogati nel 2015 sono così destinati:

- 120 milioni per la riduzione compensata pedaggi autostradali;
- 60 milioni per la deduzione forfettaria di spese non documentate;
- 40 milioni per investimenti finalizzati allo sviluppo di intermodalità, logistica e processi di ristrutturazione e aggregazione;
- 20 milioni per il credito di imposta relativo alla restituzione del contributo al SSN pagato sui premi di assicurazione RC;
- 10 milioni per il finanziamento di progetti di formazione professionale.



Albi provinciali alle Motorizzazioni

Sei mesi di tempo per completare il trasferimento

Lo scorso 4 maggio è entrato in vigore il tanto atteso Decreto della Presidenza del Consiglio che attua il trasferimento delle funzioni relative alla gestione degli Albi provinciali degli autotrasportatori dalle Province agli uffici della Motorizzazione civile (UMC).

In più, qualche giorno prima si è tenuta una Conferenza Stato - città e autonomie locali, avente ad oggetto il passaggio della gestione degli Albi agli uffici periferici del Ministero dei trasporti. La Conferenza si è conclusa con un **accordo raggiunto fra autonomie locali e amministrazioni statali**, volto ad assicurare la regolare tenuta dell'Albo a tutela delle imprese di autotrasporto iscritte e la **continuità delle funzioni connesse**

alla gestione degli Albi provinciali. In che modo?

Durante i sei mesi successivi alla data di pubblicazione del Decreto sopra menzionato, ossia **fino al 4 novembre 2015, gli uffici delle province e delle città metropolitane competenti continueranno a gestire le istanze ricevute e i procedimenti avviati** fino al giorno precedente alla pubblicazione del Decreto in Gazzetta Ufficiale, ossia **fino al 3 maggio scorso.**

A partire dal 4 maggio tutte le nuove pratiche devono essere presentate e lavorate esclusivamente dagli uffici della Motorizzazione.

Sembrirebbe molto semplice, ma è evidente che trasferire la cura degli Albi provinciali non può ridursi ad una conse-

gna di fascicoli da un ufficio ad un altro. Come facilitare in concreto il passaggio di funzioni?

Una parziale risposta è giunta dalla circolare ministeriale del 13 maggio scorso, con cui il Ministero dei trasporti fornisce alcune prime istruzioni operative:

- fino al 4 novembre 2015 sono ancora gli uffici provinciali a richiedere e ricevere gli atti integrativi dei procedimenti avviati entro il 3 maggio scorso, per poterli completare; dal 5 novembre 2015 gli uffici provinciali dovranno consegnare i fascicoli agli UMC, assicurando piena collaborazione in caso di necessità;
- già dal 4 maggio scorso gli UMC sono incaricati di gestire le nuove pratiche relative all'iscrizione delle imprese di

autotrasporto merci in conto terzi non solo all'Albo autotrasporto ma anche al REN e allo scopo devono utilizzare una nuova modulistica, allegata alla circolare ministeriale, non più soggetta a variazioni provinciali ma uniforme a livello nazionale;

- il termine massimo per completare un iter di autorizzazione all'esercizio della professione è di tre mesi - prorogabile fino a quattro in casi debita-

mente giustificati - dalla data in cui l'autorità competente riceve tutti i documenti necessari per valutare la domanda (Regolamento CE 1071/2009). Secondo il Ministero trasferire la tenuta degli Albi agli UMC, con tutte le conseguenti problematiche partiche, deve considerarsi un giustificato motivo che impone la proroga del termine sopra indicato. Dunque, **in questa fase transitoria le imprese di auto-**

trasporto devono aspettare quattro mesi per ottenere l'autorizzazione ad esercitare l'attività.

Insomma, qualche passo avanti a livello operativo si è fatto, ma restano molti i punti da chiarire, a cominciare dalle **carenze di personale, esperienza e risorse economiche presso gli UMC incaricati di gestire gli Albi provinciali.** Quanto costerà alle imprese il passaggio Province-Motorizzazioni?

Committenti-trasportatori in tribunale per i costi minimi

Sono i singoli giudici a dover decidere, caso per caso

I costi minimi di esercizio, dichiarati illegittimi dalla Corte di giustizia europea nel settembre 2014, non esistono più dallo scorso gennaio, in quanto aboliti dalla Legge di Stabilità 2015.

Ma cosa ne è dei **procedimenti giudiziali**

fra committenti e autotrasportatori aventi ad oggetto i costi minimi, avviati quando erano ancora applicabili e ad oggi **ancora aperti**?

La Corte costituzionale, intervenuta con ordinanza del 13 maggio scorso, ha solo in parte risposto a questa domanda. In-

terpellata dai tribunali di Trento e di Lucca sulla costituzionalità del regime dei costi minimi, la Corte ha di fatto rimesso la controversia nelle mani dei giudici, affinché siano loro a decidere sulla base degli atti in possesso.

Ciò significa che **la Corte costituzionale non si è pronunciata sull'ammissibilità dei costi minimi all'epoca in cui erano in vigore, lasciando ai singoli tribunali l'onere di decidere** in un senso piuttosto che nell'altro. Si profila così uno scenario tutt'altro che allettante, ossia una generale eterogeneità nell'applicazione della normativa sul territorio italiano: sulla base delle proprie personali interpretazioni, **certi giudici sceglieranno di accogliere le istanze dei committenti, altre quelle dei trasportatori**, senza certezza alcuna.

Al tempo stesso, la Corte costituzio-



NOLEGGIO A BREVE E A LUNGO TERMINE

CUNEO RENT

via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di

LeasePlan

It's easier to leaseplan

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

RICHIEDICI UN PREVENTIVO GRATUITO

nale favorisce in parte gli autotrasportatori perché nella sua ordinanza non ha dichiarato incostituzionale il vecchio

regime dei costi minimi, decisione che avrebbe automaticamente fatto decadere i ricorsi presentati dai trasportatori per

ottenere dai committenti il pagamento delle fatture nel rispetto dei costi minimi, al tempo in cui erano in vigore.

Programmate le ispezioni 2015 in azienda

Ecco dove si svolgeranno

Il Ministero del Lavoro ha definito la programmazione annuale dell'attività ispettiva presso le aziende da svolgere nel corso del 2015.

Tale pianificazione - si legge nel documento ministeriale - si fonda sulla "esigenza di garantire una costante ed efficace presenza del personale ispettivo sul territorio nazionale e di orientare la relativa **azione di controllo verso ambiti e fenomeni attentamente selezionati**, con l'obiettivo di contrastare illeciti sostanziali, realizzando una effettiva tutela delle condizioni dei lavoratori".

Fra gli illeciti che il Ministero intende contrastare con specifici interventi ispettivi, il lavoro sommerso e il dumping sociale. Il **lavoro nero**, diffuso specialmente nelle regioni del Sud, interessa maggiormente l'edilizia, il commercio, la ristorazione e l'agricoltura.

Il **dumping**, dovuto perlopiù al ricorso di forme irregolari di distacco transnazionale, è tra i più frequenti fenomeni elusivi della normativa lavoristico-previdenziale nell'autotrasporto e nell'edilizia. Si tratta di un espediente sempre più utilizzato per aggirare le leggi in materia di regolare costituzione dei rapporti di lavoro,



determinando una significativa disparità di trattamento dei lavoratori dipendenti fra i Paesi dell'Unione europea.

In totale saranno **almeno 132.500 le aziende sottoposte a controlli in Italia**.

Le ispezioni saranno ripartite a livello regionale, tenendo conto della mappatura dei fenomeni di irregolarità e della segnalazione delle criticità che contraddistinguono le singole aree geografiche. Le Regioni con il maggior numero di ispezioni in programma sono Puglia (13.880 verifiche), Lombardia (13.800), Lazio (12.600), Campania (12.000), Emilia Romagna (11.300), Toscana (10.000) e Piemonte (9.200).

Per quanto riguarda il settore **autotrasporto merci**, ecco le attività ispettive programmate nel 2015 in alcune regioni:

- in **Abruzzo** saranno effettuati generici controlli sulle imprese che movimentano merci su gomma;
- in **Calabria** gli accertamenti saranno effettuati sulla base delle segnalazioni della Polizia stradale. Saranno anche effettuate, fra le cooperative operanti sul territorio regionale, azioni di contrasto al dumping sociale e contrattuale derivante dalla non corretta applicazione della normativa e delle clausole dei CCNL vigenti;
- in **Emilia Romagna** le verifiche riguar-

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**

deranno la non corretta applicazione del CCNL ai lavoratori operanti nei settori facchinaggio e logistica nell'ambito degli interporti intermodali (treno-gomma) sul territorio regionale;

- nel **Lazio** gli accertamenti saranno mirati alla filiera dello smaltimento rifiuti, per contrastare fenomeni di somministrazione illecita in provincia di Frosinone e di Latina;
- in **Lombardia** saranno pianificati controlli sull'orario di lavoro e sui tempi di guida e di riposo soprattutto nelle province di Bergamo, Brescia, Como, Lecco, Mantova, Milano e Sondrio. Inoltre, sarà verificata tra le cooperative la regolarità degli appalti e dei distacchi, nelle province di Bergamo, Cremona, Mantova, Pavia e Varese;
- nelle **Marche** le verifiche riguarderanno le aziende di autotrasporto in cui sono

particolarmente ricorrenti violazioni in materia di orario di lavoro e i vettori con sede legale all'estero, nei confronti dei quali proseguiranno le iniziative di controllo in collaborazione con la Polizia, al fine di contenere la concorrenza estera sleale.

In più, si effettueranno accertamenti sulle cooperative dei settori logistica e facchinaggio, con particolare attenzione ai fenomeni di fittizie esternalizzazioni, realizzate mediante appalti e subappalti, con lo scopo di ridurre sensibilmente il costo del lavoro;

- in **Molise** proseguiranno gli accertamenti nei confronti delle aziende operanti in attività e servizi connessi all'autotrasporto, soprattutto con riferimento ai settori smaltimento rifiuti, cave, trasformazione agroalimentare, stoccaggio e logistica, con verifiche

estese alla regolarità dei relativi appalti e subappalti;

- in **Piemonte** l'azione di vigilanza sarà orientata alla verifica della regolarità degli appalti e dei distacchi transnazionali nell'ambito della logistica e dell'autotrasporto. Sarà, inoltre, accertato il rispetto della normativa circa l'orario di lavoro e i tempi di guida e di riposo;
- anche in **Puglia**, precisamente nelle province di Bari, Brindisi e Foggia, e in **Sardegna** saranno pianificati accertamenti, in collaborazione con le Forze dell'Ordine, circa l'osservanza delle norme sull'orario di lavoro e sui tempi di guida e riposo degli autisti;
- In **Veneto** le ispezioni riguarderanno soprattutto i fenomeni di distacco transnazionale e di somministrazione illecita.

Cancellarsi dal Sistri, ecco le procedure

Valide solo per le aziende non obbligate ad aderire al sistema

Sul sito web del Sistri sono state rese note le modalità per disiscrivere dal sistema di tracciamento telematico dei rifiuti e restituire le chiavette USB. **La procedura interessa le imprese che non sono obbligate a mantenere l'adesione al sistema.**

La richiesta di cancellazione si effettua nell'**area "Gestione Azienda" del portale Sistri**, cui si accede inserendo il dispositivo USB di un delegato dell'azienda in un computer collegato a internet, av-

viando l'applicazione Sistri e autenticandosi al sistema.

Se l'azienda dispone di mezzi di trasporto, prima di effettuare le suddette operazioni occorre **disinstallare le black box dai veicoli.**

Allo scopo occorre rivolgersi alla sezione di competenza dell'Albo nazionale gestori ambientali, che emetterà dei voucher per la disinstallazione delle black box presso un'officina prescelta dal richiedente.

Solo dopo la rimozione degli apparati, si potrà procedere alla richiesta di cancellazione dal Sistri sopra descritta.

Una volta ricevuta conferma via email dell'avvenuta cancellazione dal sistema, occorrerà **riconsegnare i dispositivi USB entro 10 giorni lavorativi dall'avvenuta conferma di disiscrizione** con raccomandata A/R a: SISTRI, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma.

Accise sul gasolio, novità di compilazione F24

Ci sono **novità nella compilazione del modello F24**, importanti **per richiedere il rimborso delle accise sul gasolio per autotrazione.**

Lo scorso 20 aprile l'Agenzia delle Entrate ha diramato nuove istruzioni per compilare il modello F24, con riferimento al **codice tributo 6740**, con cui gli autotraspor-

tatori possono compensare l'agevolazione consistente nello sconto delle accise sul gasolio.

Ecco le novità previste:

- nel campo "rateazione/regione/prov/mese-rif" è indicato il **numero della rata nel formato "NNRR"**, dove "NN" rappresenta il trimestre solare di riferi-

mento e "RR" indica l'anno di consumo di gasolio di riferimento. Ad esempio, "0315" individua il terzo trimestre (luglio-settembre) del 2015;

- nel campo "anno di riferimento" è indicato l'**anno di presentazione della dichiarazione di riferimento**, nel formato "AAAA".



I contratti di rete nel trasporto fra piccole imprese

La Legname: "Ecco tutti i vantaggi di aggregarsi"

Pubblichiamo di seguito il contributo che ci ha trasmesso **Gaetano La Legname**, imprenditore del trasporto e consulente tecnico dell'On. Ivan Catalano, Vicepresidente della IX Commissione trasporti alla Camera

dei Deputati.

La Legname è anche **manager di rete** ed è in tale veste che ci presenta i vantaggi che i trasportatori medio-piccoli, fino ai padroncini, possono trarre dai contratti di rete.

Vorrei porre l'attenzione sulla possibilità concreta offerta dai contratti di rete per far aggregare le PMI del settore, fino ad arrivare all'impresa monoveicolare.

Il trasporto è rete. I big player del mercato hanno costruito nel tempo una rete centralizzata, capillarmente presente sul territorio, con la fragilità di crollare alla prima crisi economica se non ha le difese necessarie in termini di liquidità.

Il contratto di rete ci permette di cambiare il paradigma passando da centralizzato a distribuito; si può quindi creare quella rete a nido d'ape della quale si è parlato tantissime volte nel



Piano Nazionale sulla Logistica.

I **vantaggi** diretti ed immediati nel contratto sono:

- il deposito in assenza di atto notarile (dal 07/01/2015);
- le procedure d'ingresso e d'uscita;
- gli incentivi.

Altri vantaggi sono:

- l'acquisto in comune di beni e servizi;
- la possibilità di fare ricerca, sviluppo ed innovazione;
- l'internazionalizzazione;
- l'indipendenza tra le aziende all'interno del contratto;
- l'aumento del rating bancario;
- la possibilità di accedere al Fondo di Garanzia delle PMI, senza pagare la commissione.

Nel caso del trasporto di merci su strada per conto terzi, possiamo prendere

SACED
ambiente & energia

carte
carburante

carte
prepagate

buoni
car wash*



* disponibili solo nell'impianto di Boves

sconti riservati a tutti i soci Assotrasporti

Via Santuario 18/C, Boves (CN)

S.P. 661 km 59+352, Murazzano (CN)

Via Firenze 31 - S.P. 31 km 0+536, Feisoglio (CN)

Fraz. Gamellona 10, Sale San Giovanni (CN)

Via Valle Grana 16, San Rocco Bernezzo (CN)

dalla parte
dell'ecologia

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

www.saced.com

ad esempio **un contratto di rete orizzontale, dove i partecipanti sono i soli autotrasportatori.**

Questi ultimi manterranno l'**indipendenza verso la clientela**, mentre in futuro in caso di trasformazione a soggetto potranno fare **azioni comuni di marketing per acquisire nuovi clienti** e questi saranno di tutta la rete.

Sarà richiesto invece, gradualmente, di avere **una centrale acquisti** per realizzare economie di scala e questo sarà il primo compito del manager di rete designato dall'organo comune.

Molto più importante della centrale acquisti è la **condivisione della flotta**: qui si realizzeranno **le performance migliori aumentando il rendimento di ogni singola azienda.**

Come? Ottimizzando gli itinerari e i volumi trasportati, evitando i fenomeni di ritorno a vuoto.

Mettere in comune non il centro di elaborazione dati, ma **i dati** stessi, cercando di parlare tutti la stessa lingua attuando l'Electronic Data Interchange,

utilizzando degli standard per la fatturazione e per i documenti di viaggio.

Riconvertire gradualmente la flotta acquistando veicoli più performanti grazie all'accesso al Fondo di Garanzia delle PMI, per via del fatto che in rete il rating aumenta e quindi le banche hanno minori rischi di esposizione.

Fare accordi con imprese di logistica per acquisire (in rete) volumi di magazzino conto terzi da poter offrire come servizio a valore aggiunto alla propria clientela.

Un progetto molto ambizioso prevede la possibilità di realizzare un cluster di aziende aggregate territorialmente, in rete con altre centinaia di aziende su tutto il territorio nazionale.

Si avrà così una **rete a nido d'ape** (stellare o mesh) che grazie alla cooperazione stretta diventa sempre più solida ad ogni nodo che si forma.

Qualora uno di questi nodi "si scioglia" non è un problema poiché la rete automaticamente troverebbe un nuovo equilibrio temporaneo. Questo è il

vantaggio di una struttura distribuita, formata da piccole entità che riescono a tenere sotto controllo i propri costi.

Il Prof. Righini del Dipartimento di Tecnologie dell'Informazione dell'Università degli Studi di Milano usa spesso per questi tipi di aggregazioni il termine **coopetition** (collaborare per competere).

Infatti **all'interno della rete si collabora, si accorciano le sub-vezioni** (al massimo c'è un passaggio), **si possono compensare le partite contabili come differenza tra debiti e crediti, si riduce l'esposizione bancaria.**

Possono essere realizzati contratti di rete orizzontali tra logistiche, spedizionieri, agenzie doganali, interporti, imprese ferroviarie, ecc. E per il principio della rete di reti, metterli insieme in verticale tra loro realizzando sinergie molto complesse.

Concludendo è mia personale opinione che il contratto di rete sia **uno strumento idoneo ad aiutare tutto il comparto oggi in sofferenza.**

Concorrenza sleale in Europa, quanto ci costa?

On. Ottobre: "Fermiamo la fuga all'estero delle imprese!"

Intervistiamo l'On. **Mauro Ottobre**, firmatario di un'interessante interrogazione parlamentare al Ministro dei trasporti sui temi della **concorrenza estera** e del **dumping sociale nell'autotrasporto.**

Membro del gruppo misto e della IV Commissione Difesa alla Camera, **l'On. Ottobre chiede interventi urgenti** per evitare la sempre più diffusa fuga all'estero delle imprese italiane di trasporto su strada.

1. On. Ottobre, come nasce il suo interesse per le problematiche dell'autotrasporto merci?

Il mio interesse ha radici profonde poiché sono nato e abito in un Comune trentino in cui risiede una delle aziende italiane più importanti per il settore.

Sin da piccolo sono sempre stato appassionato dai mezzi di trasporto e vedere come l'attuale situazione economica del nostro Paese abbia sortito effetti così negativi sul settore dei trasporti su gomma mi ha spinto ad un intervento in tale direzione.

2. Veniamo alla sua interrogazione parlamentare al Ministro dei trasporti. Come spiega il suo intervento?

La concorrenza europea appesantisce



la già gravosa situazione delle imprese italiane. Cosicché le nostre aziende, anziché rilanciare l'economia e far ripartire il sistema produttivo, rappresentano un'ulteriore perdita per lo Stato facendo

registrare un bilancio ancora una volta negativo.

Per le aziende italiane è più proficuo intrattenere affari verso l'estero - specie verso le nazioni europee - in cui vige un regime fiscale più vantaggioso; **il fenomeno risulta maggiormente accentuato nelle regioni di confine**, ulteriormente penalizzate, costrette a rivolgersi oltre frontiera.

Queste le ragioni principali che mi hanno esortato a fare qualcosa per evitare che questo dato possa peggiorare.

3. Riesce a quantificare le ricadute negative della concorrenza estera sleale sugli autotrasportatori italiani e sulle casse dello Stato?

Stiamo vivendo una fase di **forte con-**

trazione delle entrate per lo Stato: quasi 10 miliardi di euro da accise sui carburanti, 420 milioni di euro di mancati introiti di IRAP, a cui andrebbe aggiunto il mancato contributo IRPEF per i 197.000 posti di lavoro persi, la perdita di 61 milioni di euro di IPT e di 1,3 miliardi di euro di oneri sociali, secondo dati Unrae. Cifre da manovra economica.

La concorrenza proveniente dai paesi comunitari grava sulle imprese italiane rappresentando un fattore che incide ulteriore sui bilanci statali provocando una perdita per il nostro Paese.

Per ogni veicolo adibito al trasporto di merci immatricolato all'estero, lo Stato italiano registra una presunta per-

dità di gettito fiscale complessivo pari a 86.434,14 euro suddivisi fra i costi di vendita di ciascun veicolo, per il gasolio, il costo del bollo e dell'assicurazione sul mezzo, oltre alle spese inerenti al personale (autista) e all'aliquota IVA corrente per ciascuna categoria di beni acquistati.

4. Ha ricevuto risposta dal Ministero?

La risposta è arrivata lo scorso 31 marzo in seguito alla seduta che ha visto il Governo depositare alcune promesse per il futuro. *In primis* l'impegno di porre in essere **un'assidua attività di controllo per verificare il pieno rispetto delle norme.**

In secondo luogo la messa in atto di una

serie di **misure strutturate di incentivi economici per le aziende site in Italia.**

5. Cosa si attende per il futuro?

Mi auguro vivamente che il Governo mantenga fede alla parola data, portando a termine l'impegno preso di attuare le prescrizioni con il prossimo decreto legge o disegno legge, al fine di evitare la fuoriuscita dai confini nazionali delle imprese italiane con le conseguenti ricadute negative già evidenziate nella mia interrogazione.

Dobbiamo impegnarci allo scopo di agevolare le imprese italiane cui dobbiamo riservare la massima accortezza in tale momento storico di crisi economica.

Concorrenza estera, interviene anche l'On. Aiuto

Ecco quanto **Daniela Aiuto**, europarlamentare del gruppo Europa della Libertà e della Democrazia diretta, ha scritto alla nostra redazione in tema di **dumping sociale e cabotaggio**:



“Dal luglio 2014 ricopro la carica di deputato al Parlamento europeo ed in specifico sono membro titolare della commissione Trasporti e turismo. In questi mesi di lavoro in commissione ho rilevato due gravi problemi di cui vorrei trattare: **il dumping sociale e il cabotaggio.**

Questi due temi **riguardano la stragrande maggioranza delle imprese**

italiane e stanno mettendo in crisi un intero settore di piccole e medie aziende che operano nel settore dei trasporti.

Il Parlamento europeo già lo scorso dicembre si è opposto una prima volta ad alcune misure di implementazione della Commissione europea che sottovalutavano l'importanza dei problemi sociali e del cabotaggio tra le infrazioni gravi in Europa.

Nonostante ciò **sono fermamente convinta che quanto fatto fino ad oggi non sia sufficiente.** È necessario attuare **azioni concrete per garantire un'equa concorrenza** tra imprese italiane e imprese provenienti dall'Europa dell'Est, soddisfacendo al contempo tutti gli standard di sicurezza e di tutela per i lavoratori.

Il mio impegno sarà rivolto soprattutto alla tutela degli aspetti sociali connessi a queste due problematiche, quali i diritti dei lavoratori, il salario minimo, la non discriminazione sul posto di lavoro, l'informazione sui diritti nei diversi Stati. Inoltre

ritengo fondamentale la questione della sicurezza e delle norme per gli addetti ai lavori; bisogna per questo sviluppare la legislazione relativa alla formazione, l'omologazione dei mezzi, i controlli ed il sistema sanzionatorio.

Ritengo che una valida proposta che rivoluzionerebbe il settore dell'auto-transporto, potrebbe essere l'adozione di strumenti di controllo tramite GPS di tutti i mezzi che compiono trasporto merci in Europa, con verifica dei tragitti, del rispetto delle norme, dei carichi trasportati, degli standard di sicurezza. In questo modo sarebbe possibile **eseguire controlli seri, costanti e in tempo reale** e si potrebbero **prevenire tanti trasporti illegali e illeciti**, ivi compresi quelli che riguardano il settore dei rifiuti in Italia che alimentano le eco-mafie.

Per questo **ho intenzione al più presto di concretizzare questa proposta nella Commissione Trasporti in Parlamento europeo**”.

ASSOTRASPORTI
RILASCIA

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



199.302013 • 348.8827231

info@assotrasporti.eu

Parlamento europeo, sì all'eCall a bordo

On. Dorfmann: "Sarà un salvavita in caso di incidente stradale"

Il Parlamento europeo ha votato a favore dell'introduzione a bordo veicolo del **nuovo dispositivo eCall** che, allertando i soccorsi in caso di incidente stradale, potrà salvare molte vite sulle strade europee. **Herbert Dorfmann**,

europarlamentare del Partito popolare europeo, ci presenta l'eCall e **auspica che lo strumento**, obbligatorio per autovetture e veicoli commerciali leggeri, **sia esteso anche ai mezzi pesanti per il trasporto di merci e persone**.

Nel 2014 gli incidenti stradali nell'Unione europea sono costati la vita a circa 25.700 persone. La **riduzione delle morti sulle strade è una priorità** del Parlamento europeo ed è per questo che abbiamo approvato in Aula a Strasburgo un progetto di regolamento sui **dispositivi eCall, in grado di allertare automaticamente i servizi di soccorso in caso di incidente stradale**.

Questo voto rappresenta la tappa conclusiva di un percorso che ha impegnato le istituzioni europee per più di dieci anni e che ha portato all'introduzione dell'**obbligo per tutti i nuovi modelli di autovetture e veicoli commerciali leggeri di essere equipaggiati con il sistema eCall entro il 31 marzo 2018**.

Si stima che il salvavita eCall permetterà di accelerare l'arrivo dei soccorsi nelle zone urbane del 40% e nelle zone rurali del 50%, salvando così circa 2.500 vite l'anno e riducendo il numero dei feriti gravi del 10-15%.

In caso di incidente grave, infatti, i dispositivi eCall trasmetteranno in maniera automatica una chiamata al numero di emergenza, che fornirà ai servizi di



soccorso le informazioni relative a tipo di veicolo, combustibile utilizzato, momento dell'incidente, posizione esatta e numero di passeggeri. Dato che la chiamata verrà inviata automaticamente al **numero di emergenza europeo 112**, è ancora più urgente che anche l'Italia introduca finalmente questo numero e si adatti così dopo anni di inerzia alla legislazione europea.

Il nuovo sistema di intervento non contribuirà solo a salvare più vite, ma consentirà anche di liberare più rapidamente la scena di un incidente, riducendo

il rischio di ulteriori sinistri, limitando i tempi di congestione del traffico e migliorando l'efficacia dei trasporti su strada in Europa.

In Parlamento europeo abbiamo prestato **molta attenzione anche agli aspetti legati alla tutela della privacy**. In tal senso, ci siamo impegnati a rafforzare le misure previste dal progetto legislativo, introducendo una serie di clausole che vietano l'impiego delle informazioni raccolte per fini diversi da quello del soccorso e che impediscono di tracciare il sistema di bordo prima dell'incidente. L'introduzione dell'eCall rappresenta un importante traguardo, in quanto contribuirà in maniera significativa a migliorare la sicurezza sulle strade europee.

Tuttavia, **questo sistema potrà esprimere tutto il suo potenziale solo se sarà esteso ad altre categorie di veicoli**.

In Parlamento europeo abbiamo già cominciato a lavorare in questa direzione, inserendo nel progetto di regolamento votato, l'obbligo per la Commissione di valutare, nei tre anni successivi alla primavera 2018, l'**eventuale estensione dei dispositivi eCall a veicoli come autobus, pullman e camion**.



**OGNI MERCOLEDÌ
SU RETE BIELLA**

**IL FORMAT DEDICATO
A CHI TRASPORTA**

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

Transpotec Logitec, oltre 24.000 visitatori

Si conferma il rinnovato ottimismo del settore

Si è chiusa con numeri importanti l'edizione 2015 di Transpotec Logitec, il Salone dell'autotrasporto organizzato a Verona da Fiera Milano.

24.107 i visitatori, in crescita del 16% rispetto all'edizione 2013, **oltre 50.000 i metri quadrati occupati**, in aumento del 30% rispetto all'ultima edizione, e **260 gli espositori**, per un incremento di offerta rispetto al 2013 del 33%.

“Sono numeri che danno il segnale di un mercato che, seppure con cautela, guar-



Il nostro successo in fiera

Grande successo per l'area di **TN Trasportonotizie** che, insieme alle altre testate **Gente in Movimento** e **Incongnita Motorizzazione** e alle associazioni vicine alla base - **Assotrasporti**, **Cepi-Uci** e **Unicoop Trasporti** - ha dato vita ad un polo informativo, formativo e associativo di grande forza attrattiva.

120 mq di spazio espositivo all'interno del padiglione 10, per la **distribuzione gratuita delle riviste**, l'assistenza e

la **consulenza a 360°** ai trasportatori.

Senza contare le **continue occasioni di intrattenimento e formazione**: l'**aula virtuale** - uno spazio aperto ai visitatori di passaggio, interamente dedicato alla formazione sulla sicurezza stradale - con il **simulatore di guida** messi a disposizione dai volontari dell'**Associazione Polizie Italiane**, con cui i visitatori hanno potuto testare le proprie abilità nel condurre un veicolo in condizioni critiche.



da finalmente al futuro con maggiore ottimismo” è il commento dell'Exhibition Manager di Transpotec, Giuseppe Garri.

Il pubblico - proveniente da tutte le regioni italiane e da ben 54 Paesi, con le presenze maggiori da Germania, Olanda, Svizzera, Romania e Slovenia - ha apprezzato la varietà merceologica e l'alto livello delle aziende espositrici.

Fra le presenze di primo piano, **nove costruttori di mezzi pesanti e leggeri** - Citroën, Daf, Isuzu, Iveco, Man, Mercedes-Benz, Peugeot, Scania e Volkswagen - che hanno presentato numerose anteprime e nuove proposte “ecologiche” come i motori a gas o a doppia alimentazione, in grado di ridurre i consumi e offrire concrete occasioni di risparmio nel rispetto dell'ambiente.

Accanto ai veicoli, grande spazio alle **tecnologie**: soluzioni all'avanguardia per migliorare la qualità del lavoro e di vita dell'autotrasportatore.

Numerose anche le proposte di componenti, ricambi, pneumatici, oli, allestimenti, carburanti e anche un mercato



dell'usato per veicoli garantiti e affidabili.

Non solo. **Grandi emozioni al volante** grazie ai test drive nelle aree esterne ai padiglioni, che hanno dato la possibilità ai visitatori di testare, su uno speciale circuito, i truck di ultima generazione, con e senza semirimorchio, e i nuovi veicoli commerciali fino a 3,5 ton.

Nel weekend, al business si è aggiunta la passione di trasportatori e camionisti, con molte iniziative ludiche e l'arrivo dei camion decorati e personalizzati che hanno ricreato in fiera l'atmosfera unica dei grandi raduni.

Un modo per stare insieme, ammirare truck modificati e aerografati, ma anche sensibilizzare l'opinione pubblica sulla professionalità, l'etica e la serietà della figura del “camionista”, il cui mezzo, a volte, diventa anche strumento per veicolare sorrisi a chi soffre.

È il caso di **Highway Truck Team**, associazione ispirata dalla consapevolezza e dalla voglia di raccontare una professione ricca di umanità e solidarietà, che ha portato in fiera anche la mascotte, il “camion che balla”, esibitosi a ritmo di musica a Transpotec, e che gira l'Italia raccogliendo fondi per i bambini malati di leucemia.

Il prossimo appuntamento con Transpotec Logitec? A Verona nel 2017.



Informazione e formazione al Transpotec Per una maggiore sicurezza sulle strade

Sono stati oltre trenta gli eventi formativi organizzati al Transpotec Logitec, all'insegna di sostenibilità e sicurezza. Cresce, infatti, la consapevolezza che la figura dell'autotrasportatore è sempre più specializzata e necessita di formazione e aggiornamenti per gestire il lavoro con

competenza e in assoluta sicurezza.

Oltre 1300 operatori hanno partecipato ai convegni, workshop e seminari in programma, occasioni per informarsi sugli aspetti pratici del lavoro, conoscere in modo più approfondito i nuovi prodotti e servizi sul mercato e riflettere sulle prospettive del comparto, che deve

sempre di più ragionare in un quadro europeo.

Evento clou è stata la **tavola rotonda organizzata da Transpotec**, dal titolo “La sicurezza nell'autotrasporto: strade, mezzi, autisti, sostenibilità”, che ha riunito intorno al tavolo i rappresentanti delle principali case produttrici di mezzi

pesanti, di ACI e ANAS.

Ad aprire i lavori, la **Prof.ssa Lorella Montrasio**, Direttore del **DISS - Centro di sicurezza stradale**, che collabora con

Università e centri di ricerca al servizio della sicurezza sulle nostre strade.

A fine convegno intervistiamo proprio la Prof.ssa Montrasio e l'**Ing. Roberto Ma-**

strangelo, Vicedirettore della Direzione centrale Esercizio e Coordinamento del territorio **ANAS**. Ecco cosa ci hanno risposto.

Prof.ssa Montrasio, qual è il rapporto fra sicurezza e autotrasporto?

I dati parlano chiaro. **In Italia nel 2013 gli oltre 180.000 incidenti stradali hanno coinvolto per il 66% le autovetture**, per il 23% i motocicli e **solo per l'8,9% i mezzi pesanti**, intesi come autocarri fino e oltre 3,5 ton, autotreni con rimorchio, autosnodati o autoarticolati, veicoli speciali e trattori stradali.

In più, confrontando autovetture e mezzi pesanti, emerge che la percentuale di incidentalità rispetto al parco circolante è a favore dei secondi: la percentuale di incidenti causati da mezzi pesanti o in cui sono coinvolti mezzi pesanti in rapporto al parco circolante è dello 0,27%. Il tasso sale allo 0,33% in caso di autovetture.

Ciò significa che **sono le autovetture ad essere più spesso coinvolte nei sinistri**: in riferimento al parco circolante, la percentuale di mezzi pesanti implicati in incidenti stradali è inferiore del 18% a quella delle autovetture.

Come spiega allora i timori diffusi verso i veicoli pesanti in strada?

Dati alla mano, quando c'è un mezzo pesante coinvolto in un incidente mortale, la probabilità che la vittima sia dell'altro veicolo è del 75%. Quando c'è un'automobile coinvolta, questa probabilità scende al 25%. Così, **l'utente medio della strada, in caso di impatto contro un'automobile, ha la sensazione di poterne uscire vivo più facilmente** di quando impatta contro un camion.

Le principali cause di incidentalità fra i mezzi pesanti?

Gli studi effettuati rivelano una percentuale altissima di probabilità che il **fattore uomo** sia quello che più incide. L'attività da fare consiste, dunque, nel formare i conducenti, sensibilizzarli sulla bontà e sull'efficacia dei comportamenti corretti alla guida. Insomma, è la **prevenzione** il primo strumento di riduzione delle perdite di vite umane e dei costi.

Ing. Mastrangelo, quali strumenti mette in campo l'ANAS per garantire maggiore sicurezza sulle nostre strade?

L'ANAS interviene in tre ambiti della sicurezza. Il primo è quello della **costruzione di nuove strade**, che devono essere realizzate secondo le normative vigenti, prevedendo tutte quelle condizioni di sicurezza, che saranno poi evidenziate durante la fase di esercizio. Progettare in sicurezza significa che vengono ipotizzati e risolti i punti critici già in sede di progetto.

Il secondo aspetto è quello della **manutenzione**. Una volta realizzate, le strade devono essere tenute in buono

stato di manutenzione per garantirne la sicurezza.

In più, tutte le innovazioni che nel corso della vita di una strada vengono apportate all'infrastruttura concorrono a renderla più sicura. Mi riferisco ai nuovi impianti di illuminazione a led, alle nuove tecnologie in galleria e alle nuove barriere con dispositivo salva-motociclisti.

Il terzo aspetto è quello della **gestione**. Una buona gestione significa conoscere ciò che succede su strada per poter informare in tempo reale gli utenti sullo stato del traffico - grazie a dispositivi anche disponibili sui nostri smartphone - consigliando percorsi alternativi in caso di criticità, quali eventi incidentali o metereologici.



Localizza i tuoi mezzi ovunque siano.

Controlla e Risparmia Con Wi-Tek Group.

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

a partire da **0,49€**

Richiedi una prova gratuita per 30 Giorni senza impegno.

0172-1918222

www.wi-tek.it

info@wi-tek.it

Autoregistrato al Tribunale di Padova

Wi-Tek usa tecnologie Google



Wi-Tek
www.wi-tek.it

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

Albo autotrasporto, presentate le prossime sfide

Imbarazzo al Transpotec per un intervento "fuori luogo"

Il Governo scriverà con altri Paesi europei una lettera a Bruxelles, per chiedere una revisione della normativa sul cabotaggio. Lo ha annunciato Maria Teresa Di Matteo, Presidente del Comitato Centrale dell'Albo autotrasporto durante il convegno organizzato dallo stesso Comitato al Transpotec.

Ma questa non è l'unica novità. Molte e importanti sono le sfide di cui l'Albo intende farsi promotore, dalle **verifiche sulle imprese a zero veicoli iscritte all'Albo** al **definitivo trasferimento della gestione degli Albi provinciali alle Motorizzazioni**, dalla **semplificazione normativa** di settore alla **messa a punto del nuovo portale web dell'Albo**, in cui saranno concentrate le attività relative alle aziende iscritte, compresa la verifica da parte dei committenti della regolarità delle imprese.

Un portale che sostituirà l'attuale sito web, non aggiornato nei contenuti e difficilmente fruibile, contro cui da ormai



molti mesi puntano il dito le associazioni vicine alla base, con Assotrasporti capofila, e che ha attirato anche l'attenzione di alcuni Deputati, che hanno presentato interrogazioni parlamentari sul tema.

Si profilano, insomma, mesi particolarmente impegnativi per l'Albo, come evidenziato anche dal Vicepresidente del Comitato centrale e dai rappresentanti delle associazioni accreditate.

Terminati gli interventi istituzionali, è

stato aperto il **dibattito in sala, aperto da un trasportatore**, che ha chiesto: "È corretto che io non possa conoscere l'elenco degli altri associati della mia associazione di categoria? Da anni faccio parte del direttivo, eppure non posso avere accesso a nessun dato per presunte ragioni di privacy".

Evidente l'imbarazzo nelle risposte dei vertici dell'Albo, che hanno chiuso in fretta il dibattito, senza lasciare spazio ad altri interventi. Ma chi rappresenta un ente pubblico, messo a conoscenza di circostanze di così **scarsa trasparenza**, come quella denunciata al Transpotec, non dovrebbe prenderne atto e assicurare maggiori verifiche?

Così facendo, **l'Albo ha dimostrato di essere un organismo chiuso in se stesso**, anziché aperto ai trasportatori e capace di assicurare la massima trasparenza possibile alla categoria.

La Presidente dell'Albo ai nostri microfoni

Presidente, tra le sfide dell'Albo qual è quella su cui punta di più?

La regolarità delle imprese. È la normativa a darci un preciso compito in tal senso.

L'ostacolo maggiore sulla strada delle riforme?

Sono convinta che si potrà far tutto con la condivisione di tutti, senza problemi.

I nostri eventi formativi al Transpotec

Per discutere di rifiuti, risparmio carburante, dumping, sicurezza

La nostra redazione ha organizzato quattro eventi formativi al Transpotec, uno per ogni giornata di fiera. Si tratta di convegni e workshop progettati in collaborazione con **Assotrasporti, Cepi-Uci e Unicoop Trasporti** e patrocinati dal CIRT - **Centro ricerca trasporti dell'Università di Genova**, con

Gente in Movimento e Incognita Motorizzazione come media partner.

Agli eventi, moderati dal **Presidente di Assotrasporti Secondo Sandiano**, hanno partecipato esperti del settore e personalità del mondo politico nazionale e internazionale. Numerosi i consensi per l'attualità delle tematiche affrontate.

OTTIMIZZARE LA FILIERA DEI RIFIUTI

L'evento TN della prima giornata di Transpotec ha avuto per tema centrale l'urgenza di modernizzare il sistema di tracciabilità dei rifiuti **Sistri**, oneroso e non funzionante.

Illustri relatori hanno portato sul tavolo numeri e proposte per dare nuova vita

al Sistri. A riconoscerlo è lo stesso **Ministro dell'ambiente Gian Luca Galletti**: "È quanto mai fondamentale dotarsi di un sistema di monitoraggio moderno, efficiente e meno burocratico di quanto lo sia oggi. È questo il mio impegno", assicura nella lettera che ha inviato alla nostra redazione in occasione del workshop.

Giovanni Paone, Direttore editoriale di Ricicla TV e Amministratore unico Nica, ha puntato il dito contro un sistema "costato oltre 400 milioni di euro, senza contare i costi indiretti" e secondo **Giuliano Latuga**, consulente omologazioni e sicurezza stradale, occorre "ridefinire i parametri a monte, altrimenti vigerà caos normativo ed applicativo".

L'**On. Patrizia Terzoni**, in prima linea contro l'attuale sistema di monitoraggio rifiuti, al fianco di Assotrasporti, ha illustrato le iniziative portate avanti negli ultimi anni, per poi impegnarsi a presentare al Ministero le proposte e i reclami emersi dal workshop.

TECNOLOGIE BI-FUEL E RETROFIT

Nella seconda giornata di fiera abbiamo discusso di tecnologie di risparmio carburante e di soluzioni per ridurre i costi di esercizio degli autotrasportatori.

Tra i relatori, il **Prof. Fabrizio Dallari**, Direttore del Centro di ricerca sulla logistica C-Log dell'Università Cattaneo LIUC, che ha presentato "Oscar", Osservatorio sulle strategie di rifornimento carburante, attivato sull'intero territorio nazionale per valutare costi, rischi e benefici delle diverse strategie di rifornimento scelte dagli autotrasportatori italiani (cisterna interna, carte carburante, ecc.).

Il Vicepresidente della IX Commissione trasporti alla Camera, **On. Ivan Catalano**, ha presentato la sua attività parlamentare in tema di retrofit elettrico, la tecnologia che trasforma i veicoli da trazione con motore endotermico a trazione elettrica. I vantaggi? Risparmiare in costi di manutenzione e aprire un nuovo mercato per le società che trasformano i mezzi.

Ma come evidenzia **Gaetano La Legname**, assistente tecnico dell'On. Catalano e imprenditore del trasporto, per poter aprire il mercato a tutti è necessario che le piccole imprese si aggregino in reti d'impresa che "raggruppino offerta e domanda. Fare gruppo è fondamentale".

CONCORRENZA SLEALE IN EUROPA

Sempre più spesso i trasportatori italiani, non riuscendo a far fronte alla concorren-

za estera e al dumping, lasciano l'Italia in cerca di condizioni più favorevoli.

Evidenzia questa tendenza, durante il nostro convegno sul tema, il Presidente UNRAE Sezione Veicoli Industriali **Giancarlo Codazzi**, che illustra il principale effetto della fuga all'estero dei truck italiani: la perdita per l'Erario di ingenti risorse in termini di accise sul gasolio, assicurazioni e molto altro.

Il Presidente Assotrasporti **Secondo Sandiano** ricorda che a interessarsi di tale problematica dovrebbero essere, ben prima dei costruttori esteri, le amministrazioni e tutte le associazioni di categoria, non solo Assotrasporti.

Impossibilitato a partecipare, l'**On. Mauro Ottobre** ha voluto lasciare il proprio contributo: "Bisogna andare incontro alle aziende, non bloccarle, va alleggerita la burocrazia e sono da smantellare i costi di una tassazione eccessiva, superiore a quella della media europea".

Una proposta per aumentare la competitività delle nostre imprese arriva da **Gaetano La Legname**. È la camera di compensazione, un progetto portato avanti dall'On. Catalano, che prevede un sistema di compensazione multilaterale di debiti e crediti per tutti gli operatori della filiera del trasporto merci. Un meccanismo che consentirebbe di immettere liquidità nel sistema dei trasporti italiano e attuare una semplificazione burocratica.

Fra gli altri intervenuti al convegno, il Segretario nazionale Cepi-Uci **Arturo Vitale**, che alla luce delle problematiche discusse al tavolo lancia la sfida "Rimbocchiamoci le maniche!", e il Presidente del Dipartimento trasporti di Unicoop **Lorenzo Stura**, soffermatosi sulla necessità di ridurre il costo del lavoro per le imprese.

TRASPORTARE MERCI IN SICUREZZA

Sulla sicurezza si è focalizzato il workshop TN dell'ultima giornata di fiera, in cui è stato presentato un dispositivo innovativo, l'**etilometro bloccamoto-**

re, che impedisce l'avviamento del motore in caso di superamento del tasso alcolemico consentito. Una tecnologia brevettata che potrebbe rivoluzionare il mondo dei trasporti e non solo, intorno a cui il Presidente di Assotrasporti **Secondo Sandiano** propone la costituzione in tempi brevi di un tavolo tecnico, coinvolgendo le case costruttrici.

Fra le soluzioni per la sicurezza alla guida già sul mercato, i driver training di Scania, illustrati dal Responsabile Fleet management e Driver services di Italscania **Michele Tenuti**, pensati per implementare le abilità dei conducenti, perché "la formazione è al centro di tutto".

Secondo **Michele Mastrosimone**, istruttore di guida e volontario dell'Associazione Polizie Italiane, "fare formazione migliora la qualità del lavoro dei trasportatori". Un punto di vista pienamente condiviso dall'imprenditore **Antonio Azarini**, secondo cui occorre "prevenire e limitare gli eventi delittuosi di chi guida in stato di ebbrezza".

"La sicurezza stradale non può realizzarsi pienamente se non si condividono dati e informazioni", è quanto rimarcato da **Gaetano La Legname**.

Il Direttore commerciale dell'autoporto Valle d'Aosta **Daniele Testolin** ha richiamato l'attenzione su un altro aspetto della sicurezza, quello legato alla sosta dei trasportatori, in cui l'uomo deve essere rimesso al centro: "L'area di sosta dev'essere concepita come un sistema rigenerante per l'autotrasportatore. Il concetto è che se dormi male, guidi male".

Anche a livello comunitario la questione sicurezza sulle strade è primaria. Secondo l'euro parlamentare **David Borrelli**, si devono convogliare le diverse legislazioni dei Paesi UE verso un'unica normativa armonizzata. Per questo l'On. Borrelli, ascoltati i relatori e gli interventi dei trasportatori in sala, si è impegnato a portare le istanze raccolte al Parlamento europeo.



Nuovo Citroën Berlingo

Moderno, intelligente, facile da vivere

a cura di Roberto Gianusso

Un design espressivo, vero punto di riferimento dei ludospa-
ce, grazie al **nuovo restyling**, Citroën Berlingo diventa ancora più moderno, e concilia **design e funzionalità, confort e robustezza, tecnologia e semplicità**.

Presentato al Salone di Ginevra a marzo 2015, Nuovo Citroën Berlingo conserva tutti gli elementi vincenti di modularità, volume, confort ed equipaggiamenti.

Nuovo Citroën Berlingo si presenta con un design espressivo, grazie al nuovo frontale composto da un **nuovo parafrangente, con luci diurne a led riposizionate e una nuova griglia per la calandra**. Due nuove tinte esterne, Grigio Acier e Grigio Moka, completano la gamma e contribuiscono a rafforzare il carattere del veicolo.

Un **veicolo facile da guidare**, frutto della competenza di Citroën, che riprende tutti i fondamentali del confort di Berlingo: in versione multispace, il Modutop®, il confort delle sedute e delle sospensioni, i sedili posteriori indipendenti e il lunotto posteriore apribile; in versione commerciale, la Cabina Estenso® con i 3 posti anteriori modulari. Plus che trovano posto in un ambiente rivisitato, con i nuovi rivestimenti interni, i tessuti quad e liberia.

Il nuovo Citroën Berlingo si adatta a tutte le esigenze, per rendere facile e confortevole la vita di tutti i giorni, robusto e conviviale, Nuovo Citroën Berlingo riafferma oggi il suo carattere espressivo e non aggressivo sia in versione Multispace che in versione van.

Il design è evoluto: un frontale volitivo, completamente rinnovato, per un look moderno e dinamico, perfettamente in linea con lo spirito Citroën.

L'integrazione di ogni elemento, il paraurti, la griglia della calandra, la fascia inferiore e le luci diurne, è studiata con cura, per ottenere un frontale omogeneo, sobrio e moderno.

La personalità è enfatizzata dal nuovo paraurti dalle linee che si allungano ai lati della nuova griglia della calandra.

CITROËN BERLINGO, PRIMO PROTAGONISTA DEL SEGMENTO DEI LUDOSPACI, RAPPRESENTA DA SEMPRE LA RISPOSTA MODERNA E PRATICA ALLE ASPETTATIVE DEI CLIENTI, COME TESTIMONIANO I 2,9 MILIONI DI VENDITE REGISTRATE DAL 1996 AD OGGI.

CITROËN BERLINGO È UN VEICOLO VERSATILE, FUNZIONALE E DALLA PERSONALITÀ CHE S'IMPONE. È IL PARTNER IDEALE IN TUTTE LE SITUAZIONI, ADATTO ALLE FAMIGLIE NELLA VERSIONE MULTISPACE ED AI PROFESSIONISTI NELLA VERSIONE VAN.



Quest'ultima, più bassa e larga, struttura il frontale e conferma la robustezza di Nuovo Citroën Berlingo.

Le luci diurne di opzione su Berlingo Multispace dal livello FEEL e di serie su XTR, sono posizionate più in basso, per trasmettere una sensazione di potenza. Gli chevron ridisegnati, segno identificativo di Citroën, dallo sviluppo orizzontale che arrivano fino ai fari, s'inseriscono tra due zone piene.

In uno **spazio contenuto** (4,38 m di lunghezza, 1,81 m di larghezza senza retrovisori e passo di 2,73 m), Nuovo Citroën Berlingo Multispace offre un'abitabilità record e una versatilità di riferimento nel segmento dei ludospa-
ce.

Abitabilità: un abitacolo ampio conferisce uno spazio notevole per le ginocchia dei passeggeri posteriori (24,5 cm) e un vano di carico dal volume generoso 675 litri, che nella versione a tre posti, ovvero nella versione autocarro, supera i

3000 litri.

Versatilità e praticità: Nuovo Citroën Berlingo Multispace resta sempre conviviale e pratico da vivere.

Propone sedili dalla grande modularità, con tre sedute posteriori indipendenti ed estraibili.

Il **volume di carico** non è da meno, con il Modutop®, sistema di organizzazione pratico e luminoso del tetto di Berlingo Multispace, o con la console centrale amovibile.

Spazi utili e ingegnosi, da sempre apprezzati dai clienti, che possono usufruire di vani fino a 170 litri.

Tecnologie intelligenti e pratiche, con il nuovo Touch Pad 7", che consente di avere a portata di mano tutte le funzioni multimediali e la navigazione, oltre che la possibilità di duplicare il proprio smartphone con la funzione Mirror Screen, per restare sempre connessi.

Per rendere la guida facile e serena,

Nuovo Berlingo adotta anche la tecnologia dell'Active City Brake, la Telecamera di retromarcia e i sensori di parcheggio anteriori.

Intelligenza tecnologica grazie anche alle **motorizzazioni efficienti di ultima generazione**, all'introduzione della **tecnologia BlueHDi**, e, secondo i motori anche di un cambio manuale a 6 rapporti, a beneficio del confort di guida e della riduzione di consumi ed emissioni. Infatti Nuovo Citroën Berlingo Multispazio abbinato alla motorizzazione BlueHDi 100 S&S registra consumi nell'ordine di 4,1/100 km ed emissioni di CO₂ di 109 g. Anche nella versione VAN le emissioni di CO₂ sono contenute (106 g con motore BlueHDi 100 S&S ETG6).

Le motorizzazioni Diesel Euro 6 previste da ora su Nuovo Citroën Berlingo Multispazio regalano i consumi e le emissioni di CO₂ seguenti:

- motorizzazione BlueHDi 75: 4,3 l/100 km e 113 g di CO₂;
- motorizzazione BlueHDi 100: 4,3 l/100 km e 113 g di CO₂;
- motorizzazione BlueHDi 100 S&S: 4,1 l/100 km e 109 g di CO₂;
- motorizzazione BlueHDi 100 S&S

ETG6: 4,2 l/100 km e 109 g di CO₂;

- motorizzazione BlueHDi 120 S&S: 4,3 l/100 km e 113 g di CO₂ (secondo i Paesi).

Questi motori rappresentano l'evoluzione delle versioni HDi Euro 5, con due importanti evoluzioni: miglioramento del rendimento interno del motore e riduzione delle perdite meccaniche. Sono già conformi alle **norme Euro 6** grazie alla linea di scarico innovativa costituita da:

- un catalizzatore d'ossidazione, situato all'uscita del motore, per eliminare gli idrocarburi (HC) e il monossido di carbonio (CO) della combustione;
- un modulo SCR (Selective Catalytic Reduction), posizionato a monte del filtro antiparticolato, che trasforma mediante l'iniezione di Adblue® (miscela di acqua e urea) fino al 90% degli ossidi d'azoto (NO_x) in vapore acqueo (H₂O) e in azoto (N₂), entrambi innocui per la salute;
- un filtro antiparticolato additivato, introdotto in anteprima mondiale nel 2000 dal gruppo PSA Peugeot Citroën, per eliminare fino al 99,9% del particolato.

Un'architettura della linea dello sca-

rico innovativa e unica, strutturata secondo una precisa disposizione delle tecnologie: il catalizzatore SCR posizionato a monte del filtro antiparticolato additivato è l'unico sistema di post trattamento in grado di ridurre fino al 90% delle emissioni di NO_x, e fino al 4% le emissioni di CO₂.

L'Adblue® è contenuto in un serbatoio da 17 litri, installato nella parte posteriore del veicolo, che garantisce **un'autonomia di 20.000 km**. Il riempimento si effettua dallo sportellino del carburante, dall'esterno del veicolo, a lato del bocchettone di riempimento del serbatoio del carburante.



DGConsulting s.c.
consulenza globale



la tua azienda ha bisogno di consulenza?

sei un professionista desideroso di ampliare le tue competenze?

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

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



Sede operativa: Corso Soleri 3, 12100 Cuneo

Tel. 0171 412816 • Fax 0171 426964 • Email amministrazione@dgconsulting.it

Omicidio stradale

Forse siamo finalmente sulla buona strada

a cura di Giuliano Latuga

Era dicembre e le parole di Matteo Renzi avevano fatto sì che una speranza si accendesse nell'animo degli appartenenti alle associazioni e dei familiari delle vittime: "Il tempo dell'impunità è finito. L'omicidio stradale e l'ergastolo della patente sono interventi che il Parlamento ha iniziato ad affrontare", aveva detto in un video dedicato alla famiglia di Lorenzo Guarnieri, vittima di un incidente stradale.

Speranza che pareva essersi infranta poiché l'"**ergastolo della patente**" era stato tolto dal DDL depositato in Commissione Giustizia al Senato il 2 giugno 2013: conteneva l'art. 8 comma 1A, che prevedeva, quale pena accessoria, l'impossibilità di ottenere nuovamente la patente di guida una volta ricevuta la condanna per il **reato di omicidio stradale in seguito a guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti**.

Il 20 maggio il Disegno di Legge è stato approvato in Commissione Giustizia. La discussione dovrebbe cominciare entro la prima decade di giugno.

Il testo introduce il delitto di omicidio stradale e nautico. Chiunque guida un veicolo a motore, un'imbarcazione o una moto d'acqua in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di droghe e causa la morte di una persona è punito con la **re-**

clusione da 8 a 12 anni (18 anni in caso di omicidio plurimo).

La **revoca della patente** è prevista con le seguenti differenziazioni: fino a 15 anni in caso si uccida qualcuno mentre si guida ubriachi, fino a 20 anni se in passato si era già stati sottoposti ad alcol test, **fino ad un massimo di 30 anni** se si era alla guida in stato di ebbrezza con superamento del limite di velocità.

Le associazioni dei familiari comunque non demordono. "Consegneremo dei fo-

gli a tutti i senatori che entreranno al Senato, per chiedere loro di presentare gli emendamenti ancora mancanti per fare dell'omicidio stradale una legge giusta", dice Marina Fontana, vedova di Roberto Cona, ucciso dal conducente di un Tir nel luglio 2013 in autostrada e rimasta anch'essa gravemente ferita. Intanto, le vittime continuano ad aumentare: 3000 morti e 250.000 feriti all'anno sulle strade, di cui un terzo causati da alcol e droga.



Per maggiori info Businesscar.it - *Gli specialisti Automotive*

Via E. Mattei 48/E, 40138 Bologna

Tel: 051 6014990 - Fax: 051 6013599 - Email: info@businesscar.it






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

Info

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

History & Glory

La storia del trasporto passa per Torino

a cura di Roberto Gianusso

Mentre a Verona si stava svolgendo l'edizione 2015 di Transpotec Logitec, a trecento chilometri di distanza, nella capitale italiana dell'automobile è stata organizzata la **seconda edizione di History & Glory**.

Al CNH Industrial Village di Torino, per il secondo anno consecutivo **CNH Industrial** con il supporto di **Happy Racer** e la preziosa collaborazione delle due più importanti associazioni di possessori di veicoli utilitari d'epoca, il **Circolo Italiano Camion Storici CICS** e l'**Associazione Trasporti Italiani d'Epoca AITE**, hanno saputo metter a punto un evento che ha visto a la presenza di **autobus, autocarri e trattori d'epoca**.

Sono stati davvero tanti i motivi di interesse che hanno portato i visitatori **all'Iveco Industrial Village**, la mostra fotografica di Alberto Alpozzi, un autentico reportage sulle missioni umanitarie dell'esercito italiano, la presenza dei camion Iveco arancioni protagonisti delle spedizioni del progetto "Overland", nato nel 1995 e ormai divenuto un successo anche televisivo con oltre 150 puntate trasmesse dalla Rai.

I visitatori hanno potuto ripercorrere un secolo intero di storia del trasporto, grazie all'esposizione, di molti veicoli industriali, a partire dal modello **18 BL P** costruito nel 1914, del **Fiat 15 Ter** dell'anno successivo e di un **20 BLR**, primo autocarro della Peyrani, storica azienda torinese di trasporti, autocarro prodotto nel 1920. Mezzi nati per uti-



lizzo militare e poi convertiti in diverse versioni per impieghi alternativi.

Autocarri ed autobus di tutte le marche, in particolare quelle italiane che hanno nel corso della storia dato vita ad Iveco, rari **Isotta Fraschini**, robusti **OM**, eleganti **Lancia**, qualche **Autobianchi**, molti **Fiat**, tutti accumulati dalla passione di chi li ha restaurati e condotti alla passerella torinese. Questi e altri veicoli, più di sessanta in totale, sono stati mostrati prima in parata lungo la pista di prova presente all'interno del CNH Industrial Village, per poi proseguire in parata per le vie della città.

Una passeggiata che per qualche appassionato è iniziata all'alba a molti chilometri di distanza da Torino, che si è conclusa nel Borgo Medioevale del Castello del Valentino, in un contesto senza dubbio molto suggestivo.

L'evento ha suscitato grandi gioie ed emozioni, da parte dei possessori di questi veicoli e degli autisti più attenti, che nel vedere sfilare i veicoli d'epoca, hanno potuto aprire la scatola dei ricordi e mettere le mani su immagini significative della propria vita.

Non perdetevi la puntata di A pieno carico dedicata all'evento History & Glory, in onda su Rete Biella TV il 20 maggio 2015.

Ritrovate la puntata della trasmissione TV anche online: www.apienocarico.net



LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

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

**IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE ALL'AZIENDA CUNEESE BRUNO FRATELLI
CHE EFFETTUA TRASPORTI ECCEZIONALI IN PROPRIO, SOPPORTANDO COSTI ELEVATISSIMI**

a cura di Roberto Gianusso

L'azienda Bruno Fratelli, con sede a Mondovì (CN), opera sul mercato **dal 1959 nel settore delle costruzioni carpenterie metalliche**, emergendo per l'eccellenza, la tempestività e l'efficacia dei propri servizi e prodotti, realizzando, infatti, **strutture in ferro per gallerie di ogni genere e per viadotti stradali e autostradali**.

L'azienda si avvale dei più moderni macchinari per lavorare e installare strutture in acciaio, destinate alla costruzione di gallerie. La professionalità della Bruno Fratelli si propone come esemplare a livello internazionale. Infrastrutture in acciaio destinate a formare l'ossatura di gallerie stradali e ferroviarie sono prodotte nello stabilimento di Mondovì e destinate a cantieri in tutta Europa.

Sollevarre, movimentare o spedire manufatti di tali dimensioni presenta notevoli difficoltà e necessita per questo di grande professionalità e accurata

pianificazione. Il bagaglio di esperienza acquisito dall'azienda monregalese consente di assicurare la massima soddisfazione della clientela in termini di qualità del servizio reso.

"Nonostante le difficoltà che presenta l'organizzazione di trasporti di questo genere, la nostra azienda in linea di massima non si avvale di trasportatori esterni" ci ha raccontato Silvano Bruno, che si occupa personalmente di organizzare le spedizioni. "La soddisfazione del cliente passa anche attraverso la rapidità e la puntualità delle consegne nonostante l'impegno sia ingente".

In effetti possiamo ben intuire che effettuare trasporti eccezionali in proprio, richieda un grande e costante impegno, mirato ad espletare le **pratiche burocratiche**

presso tutti gli organi preposti alla gestione dei transiti di questo genere di trasporti. Inoltre, **l'impossibilità per l'azienda di trovare carichi di ritorno che potrebbero contribuire ad abbattere i costi di gestione**, comporta costi ben superiori ai prezzi di mercato.

Le problematiche dettate dalle normative ed i costi di gestione non competitivi vengono tuttavia in secondo piano, per la Bruno Fratelli: trasportare è senza dubbio una passione oltre che una necessità imprenditoriale.

Per capirlo è sufficiente vedere il parco automezzi dell'azienda che oltre agli autocarri Mercedes abitualmente utilizzati comprende anche un Fiat 690 N1 4 assi con tanto di rimorchio 4 assi recentemente restaurato dal proprietario.



Raccontaci la tua esperienza!

Contatta Assotrasporti:

Tel 348 8827231

Email info@assotrasporti.eu

LA MIA WEB TV

Sempre disponibile all'indirizzo www.lamiawebtv.it





Dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano

1985 • 2015

Da 30 anni insieme in difesa dei tuoi diritti

La nostra missione

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

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

Partecipa con noi al rinnovamento

Ti chiediamo di prendere parte al rinnovamento del settore:

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

I beni e servizi che ti offriamo

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

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

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



info@assotrasporti.eu



Assotrasporti



ASSOTRASPORTI

Buon compleanno Assotrasporti!

30 anni di attività festeggiati al Transpotec

Al **Transpotec Logitec 2015** Assotrasporti ha festeggiato i suoi **primi 30 anni** di attività in rappresentanza e a tutela delle aziende di autotrasporto italiane.

Per l'occasione ha partecipato al Salone internazionale dell'autotrasporto come **patrocinatore della manifestazione e organizzatore di ben quattro eventi formativi interni**, insieme con Cepi-Uci e Un.i.coop Trasporti e con le testate TN Trasportonotizie e Gente in Movimento.

Inoltre, durante i giorni di fiera Assotrasporti ha accolto i suoi tanti visitatori in un'**ampia area espositiva, ricca di attrattive**, di cui trovate maggiori dettagli a pagina 17.

Non finisce qui. **Ha ridisegnato il proprio sito web www.assotrasporti.eu** (come da immagine sottostante), dotandolo di una grafica più accattivante, di nuovi contenuti e sezioni.

Il tutto per rinnovarsi stando al passo coi tempi, sempre nel segno della continuità, per tutelare gli interessi dei trasportatori italiani con la passione e professionalità di sempre e con l'ausilio degli strumenti più innovativi.

Abbiamo fatto 30, ora facciamo 31... costruiamo insieme il futuro dell'autotrasporto!



L'Albo dell'autotrasporto è di tutti!

Assotrasporti invoca più apertura e trasparenza

Il futuro dell'autotrasporto italiano è stato il tema centrale del convegno curato dal Comitato Centrale dell'Albo autotrasporto al Transpotec.

Un futuro - quello tracciato dal Presidente del Comitato centrale Maria Teresa Di Matteo - declinato in tre parole chiave: regole, sicurezza e competitività.

Molte e importanti le sfide aperte di cui l'Albo intende farsi promotore nei prossimi mesi, di cui trovate i dettagli a pagina 20. Ma è chiaro che senza solide basi nel presente non potrà costruirsi quel futuro di grandi riforme che la categoria attende da troppo tempo.

Il punto è che **il presente appare quanto mai incerto**. Lo dimostra il fatto che gli intervenuti al convegno del Transpotec in rappresentanza del Comitato centrale abbiano sempre parlato di volontà, obiettivi e avvenire, senza mai fare riferimento a ciò che l'Albo ha programmato e costruito in più di un anno dal rinnovo del Comitato centrale. Probabilmente c'era molto poco da dire al riguardo... **il cosiddetto "nuovo" Albo, in fin dei conti, è nato vecchio**.

Bisogna rendersene conto e ripartire da zero. Darsi degli obiettivi è fondamentale, ma avere coscienza delle forze con cui sia possibile raggiungerli lo è ancor di più. Le forze, potenzialmente, sono tante: gli autotrasportatori, vera spina

dorsale del comparto, hanno tanto da chiedere e proporre.

Eppure **il Comitato centrale appare sordo ad ogni richiamo dal basso, immobile e chiuso in se stesso**, esattamente come prima dell'ultimo rinnovo del gennaio 2014. **I tempi per le nomine interne sono stati biblici, non c'è stata trasparenza e le attività del Comitato sono state taciute per mesi**. Intanto i temi sul tavolo hanno raccolto polvere e se ne sono aggiunti di nuovi.

È arrivato il momento di mettere da parte gli interessi di casta, prestare ascolto alle richieste della base e rimboccarsi le maniche. **Il Comitato centrale dell'Albo non è proprietà privata di alcune associazioni**, ma punto di incontro fra istituzioni e categoria. Deve essere un luogo di confronto con chi vive sulla propria pelle le problematiche quotidiane del trasporto merci su strada, non una sala chiusa per i pochi eletti.

Il Comitato centrale **è di tutti gli autotrasportatori iscritti all'Albo e deve dialogare con loro**. Per questo Assotrasporti insiste nel raccogliere sul territorio le istanze degli associati, portandole alle istituzioni e chiedendo maggiore apertura. Perché i trasportatori non hanno più tempo di aspettare.

Un barlume di speranza c'è. Alcune richieste della categoria, di cui Assotra-

sporti si è fatta portatrice, hanno fatto breccia al Ministero di Porta Pia e i primi risultati si vedono.

Ad esempio, la Presidente dell'Albo Di Matteo ha anticipato che il Governo italiano scriverà una lettera a Bruxelles, insieme con altri Paesi europei, per chiedere una revisione della normativa su **cabotaggio e dumping sociale**. Il favore espresso dal neo Ministro Delrio alla modifica della regolamentazione comunitaria su una delle problematiche più sentite oggi in Italia è **un primo, importante passo in avanti, dopo mesi di silenzio**.

L'Italia non può continuare a pensare e legiferare come un Paese chiuso in se stesso. Il mercato si apre ben oltre i confini nazionali. Dobbiamo farcene una ragione e agire rapidamente, con regole comuni a tutti i Paesi UE, per contrastare il fenomeno dilagante del cabotaggio abusivo.

Finalmente oggi pare che il richiamo della base sia giunto forte alle istituzioni. Il Ministero dei trasporti e il Comitato centrale dell'Albo concordano con Assotrasporti sull'importanza di agire tempestivamente in sede comunitaria.

Una (piccola) vittoria, prima ancora che di Assotrasporti, di quei trasportatori che non si sentono degnamente rappresentati dalle grandi associazioni dell'Albo.

Salario minimo tedesco, l'Europa dà ragione ad Assotrasporti

La Commissione europea ha aperto una procedura d'infrazione nei confronti della Germania per la legge sul salario minimo, obbligatorio anche per i trasportatori stranieri. Una norma che moltiplica gli adempimenti burocratici per i vettori esteri che operano in territorio tedesco. **Fortunatamente l'Europa se n'è accorta, grazie anche all'iniziativa di Assotrasporti**. È stata proprio l'as-

sociazione vicina ai piccoli autotrasportatori a chiedere l'intervento europeo contro la legge tedesca. E la Commissione UE concorda con Assotrasporti.

L'associazione non è contraria ad iniziative come quella tedesca, nata per contrastare la concorrenza sleale dei Paesi dell'Est Europa. Ribadisce, però, che queste azioni non devono essere isolate e discriminanti verso i traspor-

tatori di altre nazionalità, ma coordinate a livello europeo. Ricordiamo che Assotrasporti si era già battuta, per prima in Europa, contro **la legge francese che vieta il riposo "lungo" a bordo camion**, chiedendo che le diverse leggi nazionali sull'autotrasporto e nelle sfere fiscali, contributive e della concorrenza, siano armonizzate all'interno di quel vasto mercato unico che è l'Unione europea.

Assotrasporti non ferma la sua battaglia, né in Europa né in Italia. E a meno di un mese dal cambio ai vertici del Ministero dei trasporti, fa **appello a Graziano Delrio** perché ascolti i trasportatori e prosegua i lavori del Tavolo Assotrasporti-Governo per l'attuazione della piattaforma programmatica dell'associazione. Obiettivo? Restituire dignità alle piccole e medie aziende del settore.

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



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.

POLIZZA RC AUTO: DA OTTOBRE 2015 CONTRASSEGNO ELETTRONICO

Il D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni con L. 24 marzo 2012, n. 27 (cosiddetto Decreto Liberalizzazioni 2012) ha previsto la **dematerializzazione dei tagliandi dell'assicurazione auto**, oltre ad un percorso a tappe volto a creare le condizioni necessarie per attivare tale servizio.

Il contrassegno o tagliando assicurazione RC auto è, ad oggi, il documento esposto sul vetro anteriore del veicolo che attesta che quel determinato veicolo è assicurato con polizza RC (Responsabilità Civile) che ha previsto il regolare pagamento del premio da parte dell'assicurato.

Il tagliando contiene altresì importanti informazioni relative al veicolo su cui è apposta, quali il numero di targa (corrispondente al numero riportato sul certificato della polizza assicurativa), il nome ed il logo della Compagnia di assicurazione, nonché la data di scadenza della copertura assicurativa.

L'esposizione del tagliando è obbligatoria ed il certificato di assicurazione va riposto all'interno dell'abitacolo, unitamente alla carta di circolazione del veicolo ed al certificato di proprietà.

Attualmente, la mancata esposizione del tagliando è punita con la sanzione pecuniaria di € 21, a cui si aggiunge l'ob-

bligo per il proprietario del veicolo di far constatare alla Polizia o ai Carabinieri la regolarità della polizza.

La sanzione per chi circola con un veicolo privo di assicurazione o munito di polizza falsa, invece, è costituita dalla sanzione pecuniaria di € 716.

La Corte di Cassazione, nel 2005, ha sottolineato che il contrassegno esposto in modo non leggibile equivale alla sua mancata esposizione.

Dal mese di aprile 2015 è iniziato l'iter che porterà alla scomparsa del tagliando RC auto dal parabrezza dei veicoli

entro ottobre 2015.

L'esposizione di tale tagliando, infatti, non sarà più necessaria in quanto il cosiddetto Targa System effettuerà i necessari controlli sulla polizza assicurativa e **l'unico obbligo per il proprietario del veicolo sarà quello di munirsi di un indirizzo di posta elettronica che consentirà di inserire il numero di targa nel database.**

La targa del veicolo, quindi, diventerà la sua "carta d'identità": una semplice indagine elettronica consentirà di incrociare i dati archiviati dalle forze dell'Ordine, dall'Agenzia delle Entrate e dalle Compagnie assicurative.

L'obiettivo perseguito dal legislatore con il D.L. 24 gennaio 2012, n. 1 è quello di **limitare le frodi connesse al sistema**



assicurativo, vero e proprio ostacolo alla riduzione del costo RC auto.

Considerato il fatto che in Italia si conta- no oltre quattro milioni di veicoli spro- visti di RC auto, l'identificazione dei tra- sgressori tramite il sistema di incrocio dei dati ed il conseguente aumento di introiti per le Compagnie assicurative consentiranno ai proprietari dei veicoli di pagare premi assicurativi sostanzial- mente più bassi.

Dal mese di ottobre 2015, perciò, in luo- go del tradizionale tagliando cartaceo da apporre sul vetro anteriore, **al pro- prietario del veicolo assicurato verrà rilasciato un microchip unitamente alla polizza assicurativa.** Da tale micro- chip potranno essere ottenute in tempo reale tutte le informazioni relative alla polizza. **Il dispositivo elettronico, infatti, sarà collegato 24 ore su 24 ad una banca dati** creata dalla Motorizzazione e aggiornata online dalle Compagnie assicurative. L'interrogazione mediante il contrassegno ed il collegamento alla banca dati permetterà di accertare la re- golarità del contratto di RC auto nonché l'avvenuta corresponsione del premio.

La creazione del nuovo sistema descritto ha posto in essere la necessità di elabo- rare nuove soluzioni automatizzate che hanno, in sostanza, la stessa funzione di autovelox e varchi ZTL, e cioè il controllo automatico delle vetture.

A Ciampino, per esempio, il Targa Sy- stem della Polizia consente già di ripren-

dere con una telecamera i veicoli in tran- sito. Il computer portatile individua in pochi secondi il numero di targa del vei- colo, invia i dati e, a seguito dell'incrocio di questi ultimi, restituisce il risultato finale: la copertura assicurativa del vei- colo ma anche altre informazioni, come l'eventuale denuncia di furto a carico del veicolo stesso.

In vista della compiuta realizzazione del sistema previsto dal cosiddetto Decreto Liberalizzazioni 2012, **il consiglio che va ai proprietari dei veicoli è quello di continuare ad esporre il tagliando car- taceo sul vetro anteriore, in attesa che la propria Compagnia assicurativa co- munichi l'adozione delle nuove misu- re, entro il mese di ottobre 2015.**

Addio anche all'attestato di rischio cartaceo

Oltre che al contrassegno sul parabrezza, diremo addio all'attestato di ri- schio cartaceo: dal prossimo 1° luglio il documento che riporta la classe di merito dell'assicurato e il numero di incidenti stradali avuti negli ultimi anni - fondamentale se si vuole cambiare compagnia - diventerà elettronico.

Ma siccome la nuova normativa prevede che l'attestato sia consegnato agli aventi diritto almeno 30 giorni prima della scadenza della polizza, **già a par- tire dal 1° giugno gli assicurati non riceveranno più per posta il documen- to cartaceo.**

Le compagnie assicurative avranno l'obbligo di depositare in via telematica ogni attestato in **una nuova banca dati** dell'Ania (l'associazione nazionale delle compagnie), controllata dell'Ivass (l'istituto per la vigilanza sulle as- sicurazioni), per far sì che le altre imprese assicuratrici possano acquisirlo direttamente, nel caso in cui un assicurato decida di cambiare compagnia.

L'assicurato potrà **visionare online il proprio attestato di rischio sul sito web della compagnia assicurativa**, accedendo ad un'area personale che verrà attivata e potrà chiedere alla compagnia di **riceverlo via email.**

Inoltre, nel caso in cui l'intestatario del veicolo al PRA sia una persona di- versa dal contraente della polizza, la compagnia dovrà obbligatoriamente rendere **disponibile l'attestato elettronico agli aventi diritto diversi dal contraente.**



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.

RAVVEDIMENTO OPEROSO PER IMU E TASI

Le violazioni relative ai tardi- vi versamenti dell'IMU e della TASI possono essere oggetto di ravvedimento operoso applicando anche, in parte, le modifiche apportate dalla Legge 190/2014.

Riteniamo opportuno ricordare che il ravvedimento continua ad essere pre- cluso dal controllo fiscale, ma può an- che avvenire entro novanta giorni dalla

commissione della violazione, con ridu- zione della sanzione a 1/9 del minimo.

La Legge 147/2013 ha introdotto la **Im- posta Unica Comunale (I.U.C.), com- prendente IMU, TASI (tributo per i servizi indivisibili) e TARI (tassa sui rifiuti)**, che si basa su due presupposti impositivi, consistenti nel possesso di immobili e nella fruizione dei servizi co- munalmente.

Relativamente all'IMU il presupposto impositivo è il possesso di immobi- li, fabbricati, aree edificabili e terreni agricoli. La base imponibile è prevista dall'art. 13 del DL 201/2011, che rinvia all'art. 5 del DLgs. 504/92 istitutivo dell'ICI e vale anche per la TASI.

Il presupposto impositivo della TASI è il possesso o la detenzione a qualsiasi ti- tolo di fabbricati, compresa l'abitazione principale come definita ai fini dell'IMU, di aree scoperte, di quelle edificabili, mentre non sono assoggettati alla TASI

i terreni agricoli.

Le violazioni commesse nell'applicazione della legge tributaria possono essere sanate mediante ravvedimento operoso, nel rispetto dei termini indicati dalla legge.

In virtù del rinvio dell'art. 16 del DLgs. 473/97, non vi sono dubbi sul fatto che le violazioni connesse all'IMU e alla TASI siano sanabili mediante ravvedimento operoso.

Tale istituto è stato riformato dalla recente Legge 190/2014 e alcune di queste innovazioni operano anche in merito ai tributi locali. **Affinché il ravvedimento operoso espliciti effetti di regolarizzazione della violazione, il contribuente deve** rimuovere la violazione.

Quindi **effettuare il versamento delle imposte dovute, delle sanzioni previste per la specifica violazione nonché dei relativi interessi legali.**

Il ravvedimento operoso è possibile a condizione che la "la violazione non sia stata già constatata e comunque non siano iniziati accessi, ispezioni, verifiche o altre attività amministrative di accertamento delle quali l'autore o i soggetti solidalmente obbligati, abbiano avuto formale conoscenza".

Sul versante dei tributi locali di cui si tratta, non ha effetto la modifica apportata dalla L. 190/2014, secondo cui esso può avvenire dopo l'inizio del controllo fiscale, ma non successivamente alla notifica dell'atto impositivo.

Dovrebbe essere possibile quanto previsto con la risoluzione dell'Agenzia delle Entrate del 23 giugno 2011 n. 67, in merito alla possibilità di **effettuare il ravvedimento in più momenti**, sempre che, tra un versamento e l'altro, non soprav-



venga un atto di controllo fiscale.

L'art. 13 co. 2 del DLgs. 471/97 stabilisce che è punito con la sanzione del 30% ogni mancato pagamento di un tributo o di una sua frazione nel termine previsto. A prescindere dal fatto che il contribuente si avvalga del ravvedimento operoso, la sanzione del 30% è ridotta ad un quindicesimo per giorno di ritardo per i versamenti eseguiti con un ritardo massimo di 14 giorni (in quanto il quindicesimo giorno la riduzione si azzerà).

In forza del ravvedimento operoso la sanzione è ridotta a 1/10 del minimo nei casi di mancato pagamento del tributo o di un acconto, se esso avviene entro 30 giorni dalla commissione della violazione.

Occorre evidenziare che **se la sanatoria avviene entro 90 giorni dal termine per la dichiarazione o dal momento di commissione della violazione, la sanzione è ridotta a 1/9 del minimo.**

Per effetto del ravvedimento la sanzione del 30% sarà pari:

- al 3% dell'imposta non versata, ridot-

to a un quindicesimo per giorno di ritardo se questo non è superiore a 14 giorni;

- al 3% dell'imposta non versata, se il ritardo è compreso tra i quindici e i 30 giorni;
- al 3,33% dell'imposta non versata, se il ritardo è superiore a 30 giorni ma non a 90 giorni dalla data di commissione della violazione;
- al 3,75% dell'imposta non versata, se il ritardo è superiore a 90 giorni ma non a un anno dalla data di commissione della violazione, o al termine di presentazione della dichiarazione relativa all'anno in cui è stata commessa la violazione.

Occorrerà versare, oltre alla sanzione ridotta, l'imposta dovuta e gli interessi legali.

Riteniamo utile rammentare che, per l'IMU e la TASI, il versamento deve avvenire in due rate, entro il **16 giugno** e il **16 dicembre** di ciascun anno, a meno che il contribuente non opti per il versamento in un'unica soluzione entro il 16 giugno.

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



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.

LA QUALIFICAZIONE S.O.A.

Con piacere ospitiamo nella rubrica relativa alle problematiche e alle opportunità offerte dall'implementazione dei sistemi organizzativi un nostro nuovo partner, il **dott. Marco Taricco della SOA Servizi**.

L'entrata in vigore del D.P.R. 34/2000, del successivo D.P.R. 207/2010, aggiornato dal "Manuale sulla qualificazione per l'esecuzione di lavori pubblici di importo superiore a 150.000 euro" dell'Autorità Nazionale Anticorruzione, ha aperto nuovi scenari per le **imprese che operano nel settore dei lavori pubblici, dalle imprese edili agli impiantisti**.

La normativa rende **obbligatorio il possesso della "Attestazione di qualificazione"** per poter partecipare a gare di affidamento di LL.PP. superiori ai 150.000 euro, e **opportuno** per i lavori di importo inferiore.

La qualificazione viene rilasciata da apposite **Società Organismo di Attestazione (SOA)** il cui compito è quello di **verificare l'esistenza reale in capo all'impresa dei requisiti di ordine ge-**

Siamo sicuri che potrà dare in futuro un apporto significativo per essere operante come **interlocutore tra imprese e settore pubblico** (Ministero LL.PP., stazioni appaltanti, ecc).

Ecco il contributo del Dott. Taricco:

nerale, tecnico-organizzativi, economico-finanziari, così come previsti dalla normativa.

L'attestazione definisce le categorie di lavori per i quali un'impresa è abilitata a concorrere e l'importo massimo di bando cui essa può concorrere in virtù della sua "cifra d'affari in lavori", e non solo. La qualificazione che si va a conseguire con l'attestazione è imperniata su due livelli:

1. requisiti di ordine generale nonché tecnico-organizzativi ed economico finanziari conformi alle disposizioni comunitarie in materia di qualificazione.

E, per i lavori superiori ai 620.000 euro:
2. Certificazione del sistema di qualità secondo le norme ISO 9000 rilasciata da soggetti accreditati in base alla normativa europea.

Per maggiori informazioni e approfondimenti contattate

lo staff di DGConsulting:

Tel. 0171 412816

comunicazione@dgconsulting.it



Le principali categorie SOA a cui sono interessati alcuni colleghi autotrasportatori sono le seguenti:

- OG3: urbanizzazioni, strade e piazzali;
- OG6: acquedotti, gasdotti e fognature;
- OG8: scogliere e difese idrauliche;
- OS1: movimento terra.

SCOTTO
TENDE & TELONI



TELONI PER CAMION



TENDE DA SOLE



Via Circonvallazione 38
CASTELLETTO STURA (CN)
Tel./Fax 0171.791391

www.teloniscotto.it - info@scottoteloni.it



Avv. GIORGIO PASETTI

L'OPINIONE

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

AUTOTRASPORTO: LEGGI E SINDACATO

Chi svolge un'attività autonoma, operando da solo per tutta la durata dell'attività lavorativa, in un ambiente ristretto quale è una cabina di guida, senza poter scambiare nel corso del lavoro quotidiano opinioni, idee, progetti operativi, comunque riflettendo e desiderando contribuire con le proprie capacità per un domani migliore, trova nella Organizzazione Sindacale di categoria la naturale possibilità di collaborare con altri colleghi per salvaguardare l'autotrasporto con una regolamentazione legislativa che ripristini il fondamentale rilievo che lo stesso svolge per la società nazionale ed oggi anche europea.

Ogni giorno possiamo riscontrare, tramite gli usuali organi informativi della stampa quotidiana e radiotelevisiva, come il potere dell'attuale mondo economico-finanziario incida pressantemente sulla disciplina legislativa delle attività lavorative che subiscono le plurime pressioni di strutture organizzate alle stesse estranee.

Tali poteri, nelle loro diversificate espressioni temporali, hanno nei secoli determinato quelle trasformazioni che hanno comportato dissesti spesso con una progressività avvertita solo quando era troppo tardi per restaurare quantomeno un equilibrio economico sociale.

Ma è dal 1900 che sorge e si afferma in contrapposizione il fenomeno del sindacalismo, con proprie spontanee strutture organizzate, che divenne, e resta, espressione delle esigenze proprie di quei cittadini che operano nel mondo del lavoro, siano gli stessi titolari di imprese, o che vi collaborino come dipendenti, avendo entrambi il comune obiettivo di salvaguardarne la continuità.

Appunto in forza del peso numerico del coordinamento degli operatori nell'azione sindacale venne ad instaurarsi e consolidarsi quella rappresentatività degli stessi che anteriormente non poteva essere fatta significativamente valere con iniziative isolate.

È di particolare significatività la correlazione con la quale la nostra Costituzione, in merito alla tutela dei cittadini, da realizzarsi nell'ambito dei "rapporti economici" e dei "rapporti politici", riconosce il fondamentale rilievo dell'adesione degli stessi alle Organizzazioni Sindacali (articolo 39) ed ai partiti (articolo 49).

Il **potere dei partiti** si traduce nelle leggi



formulate nell'ambito della rappresentatività degli stessi nel Parlamento, le quali disciplinano sia il lavoro autonomo, sia quello subordinato, regolamentandone le modalità di svolgimento.

Il **potere dei sindacati** si esplica appunto nella possibilità di incidere, con autorevolezza, sui partiti politici, in forza della entità numerica degli iscritti, in occasione delle consultazioni elettorali, affinché vengano approvate leggi che consentano una regolamentazione dei settori economici che ne favorisca lo sviluppo sì da poter, come da formulazione dall'articolo 36 della Costituzione "assicurare a sé ed alla famiglia una esistenza libera e dignitosa".

Oggi la persistente crisi economica sta producendo alterazioni strutturali che, purtroppo, possono far progressivamente implodere il mercato dell'autotrasporto merci. La legislazione che ha regolamentato il settore, in specie negli ultimi anni, in luogo di razionalizzarne lo

sviluppo, ha consentito variabili operative e disfunzioni che incidono sulla società alterandone le componenti operative, si da determinare e protrarre persistenti fenomeni depressivi.

La decisione pernicioso del 4 settembre 2014 della Corte di Giustizia europea, relativa ai cosiddetti minimi di sicurezza, è emblematica.

Non è possibile tradurre i propri legittimi interessi in diritti se gli stessi non vengano riconosciuti come tali da norme legislative.

Risultato che non si consegue se si opera da soli, senza avvalersi dei poteri che la Costituzione riconosce, ma che devono essere esercitati solidalmente tramite azioni unitarie e coerenti.

Il Sindacato di categoria rappresenta complessivamente ogni appartenente alla stessa ed ognuno deve esserne un componente attivo, che apporta idee e capacità personali, per evitare condizionamenti da parte di forze estranee, sì

da conseguire una disciplina legislativa che sia espressione della specifica competenza di chi **lavorando e vivendo personalmente i problemi ne conosce le soluzioni e le sostiene convintamente**.

Dalla cabina di guida si può passare - insieme - alla guida di organiche proposte di legge per realizzare una disci-

plina dell'autotrasporto che sia effettiva espressione della cosiddetta "base", consapevolmente motivata. Diversamente saranno altri che ne guideranno un progressivo decadimento.

Ma siano certi che la tenacia con la quale ogni trasportatore affronta ogni giorno quell'impegno lavorativo che deve

svolgere basandosi solo su se stesso, si tradurrà in un impegno che lo porterà ad operare con tutti coloro che come lui comprendono che **solo operando insieme** si potrà far sì che le leggi dell'autotrasporto non siano formulate da chi non abbia mai effettuato il trasporto merci.



Dr. FERRUCCIO MARELLO

SPORTELLO ALIMENTARE

Esperto in servizi di consulenza HACCP, certificazioni ISO 9001, 22000, servizi di consulenza per attività formative, servizi di consulenza per laboratori di prova con metodiche accreditate ISO 17025

IL NUOVO CHE ARRETRA - PRIMA PARTE

Sempre più frequentemente si sentono voci che preannunciano **una non lontana pubblicazione del nuovo gruppo di regolamenti UE, che andranno a sostituire il Pacchetto Igiene nato nel 2004** ed attualmente vigente.

Dal 2004 ad oggi, molte cose sono cambiate, molta acqua è passata sotto i ponti della crisi, aziende hanno iniziato a lavorare ed altre hanno chiuso i battenti, è aumentato l'interesse verso il lavoro nella produzione primaria, innumerevoli ipermercati sono sorti come funghi ed i consumatori continuano a spingere il carrello, sperando in un cibo più sicuro ed affidabile.

Dal 2004 ad oggi, **molte scandali agro-alimentari** hanno cavalcato le prime pagine dei quotidiani e le edizioni di prima serata dei TG, perpetrando ed aumentando quella propensione del consumatore alla sfiducia, che nasce giocoforza dal dover constatare come si debba prendere atto della spiacevole evidenza che al peggio non c'è mai limite.

Fin qui nulla di particolarmente nuovo, dato che si tratta purtroppo di un film a cui siamo già abituati da molto tempo, con in più la novità rappresentata dalla crisi economica internazionale, grande convitato di pietra perfettamente in grado di generare un'onda lunga di strascichi economico-politici, talmente lunga da poter prevedere che ancora per molti anni se ne vedranno le ricadute pratiche per la gente comune.

Brutto termine quello di "gente comune", perché presuppone intrinsecamen-

te che esista una categoria superiore di gente fuori dal comune, mentre invece il carrello del supermercato teoricamente lo spingerebbero tutti allo stesso modo, ma soprattutto perché lascia intravedere una realtà dove le famose asimmetrie informative regnano sovrane.

Non bisogna poi dimenticare un altro evento pesante per tutti è cioè **l'Expo 2015**, arrivato sulla scena forse per ultimo, ma apparentemente deciso, stando ai titoli che tutto il Mondo ha letto, a non lasciarsi rubare quella scena da nessuno, sia nel bene che nel male, con buona pace del Mose di Venezia.

Sempre più osservatori cominciano ad interrogarsi sulla reale utilità di questa manifestazione, su cui per molto tempo è risultato quasi blasfemo sollevare anche il minimo dubbio, ma che ora genera perplessità sempre maggiori e non

tanto per il gravoso carico di vergogna che ha trasferito sull'Italia, a causa del malaffare e della corruzione che vi hanno ruotato intorno per mesi e mesi, ma perché sempre più confusi sembrano essere i suoi contorni economici e le sue reali finalità.

L'italianità del nostro cibo, come valore commerciale di primaria importanza nel mondo e come motore di export e quindi di innalzamento della bilancia economica nazionale, è uno dei cavalli di battaglia della totalità dei politici del Bel Paese, ma anche delle associazioni di categoria, dei sindacati, delle amministrazioni locali, del mondo delle certificazioni e via elencando.

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



Focus: qui Piemonte



Meeting della Meccanica 2015 nel Cuneese Occasione di incontro e collaborazione fra imprese

Il prossimo **9 giugno** a **Saluzzo**, in provincia di Cuneo, si terrà la seconda edizione del Meeting della Meccanica. L'evento, che occuperà l'intera giornata dalle 9 alle 17 e avrà come location la Caserma Mario Musso, è organizzato dalla **Sezione meccanica di Confindustria di Cuneo**.

Lo scopo è di far conoscere le imprese della Sezione meccanica fra di loro e alle altre aziende di Confindustria e di generare **opportunità di**

business, collaborazione e risparmio.

Il Meeting fa seguito al successo della prima edizione del 2014, che con oltre 200 incontri fra imprese - i cosiddetti Business-to-business o B2B - ha permesso alle aziende partecipanti di attivare importanti rapporti di collaborazione e sinergia.

Da qui l'idea di estendere l'invito ad aderire all'evento alle aziende di tutte le sezioni merceologiche, non solo associate a Confindustria

DGConsulting s.c.
consulenza globale



SERVIZI PER IL TRASPORTO E
LA CIRCOLAZIONE STRADALE

Cuneo, ma anche delle territoriali confinanti, nonché alle altre categorie, ai professionisti e al pubblico in genere. Tra i presenti anche la società DGConsulting e il gruppo d'acquisto I&P, entrambi specializzati nel settore dei trasporti.

DGConsulting è una società di consulenza e di comunicazione che fornisce **assistenza aziendale a 360°**: fiscale, legale, sviluppo organizzativo, sviluppo delle persone, sviluppo delle

competenze di gestione del cambiamento.

Imprenditori e Professionisti - I&P è un gruppo d'acquisto che, al fine di **ridurre i costi e aumentare la redditività delle aziende**, fornisce beni, servizi (carburante, assicurazioni, pedaggi, iva estero e accise) e convenzioni (officine, gommisti, pompe bianche ecc.) ai propri associati, ricercando costantemente nuovi partner commerciali, il tutto alle migliori condizioni di mercato.



SOGGETTO ABILITATO DAL MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI

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

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

• Cell. 348.1860157 • Web: www.aval srl.it • Email: info@aval srl.it



Focus: qui Liguria

Elezioni regionali, cittadini alle urne

Che ruolo avranno i trasporti nell'economia ligure?



Manca poco alle elezioni regionali 2015. Come noto, in Liguria ben **otto candidati si contenderanno la presidenza** il prossimo 31 maggio, in ordine alfabetico:

- Mirella Batini, Fratellanza donne;
- Antonio Bruno, Progetto

- Altra Liguria;
- Enrico Musso, Liguria Libera;
- Raffaella Paita, PD;
- Luca Pastorino, Rete a sinistra;
- Matteo Piccardi, Partito comunista dei lavoratori;
- Alice Salvatore, M5S;
- Giovanni Toti, Forza Italia.



La sfida è aperta e **il risultato atteso molto incerto**.

Ma in questa sede, ciò che più ci interessa prospettare è **il ruolo che il nuovo Esecutivo ligure vorrà e saprà affidare alle infrastrutture, ai trasporti e alla logistica,**

settori chiave per il rilancio dell'economia regionale, oltre che dell'intero Paese.

A tal proposito, pubblichiamo di seguito **il contributo che ci ha inviato il candidato Presidente Giovanni Toti:**

Dopo le privatizzazioni per cassa con cui Prodi gestì malamente la liquidazione dell'IRI e delle aziende a partecipazione statale liguri, dopo le ristrutturazioni, pesanti

conseguenza della globalizzazione e della crisi, i porti liguri sono oggi il più grande asset per il rilancio della economia e del lavoro della Regione e del Paese.

In un Paese che ha un "di-

sperato" bisogno di crescere regioni come la Liguria e il Piemonte che sino agli anni 90 facevano parte della locomotiva dello sviluppo economico italiano da anni hanno un ritmo di crescita

inferiore alla media nazionale.

Due regioni svuotate dalla deindustrializzazione cui le Amministrazioni locali non hanno offerto una alternativa valida di sviluppo. In que-

ASIMOV
Attività Scolastiche Ispezioni Macchine Operatrici Verifiche

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

ORGANIZZIAMO CORSI IN TUTTA ITALIA



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

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

sti anni l'unica economia che ha tenuto è stata l'economia del mare che nel nostro Paese vale quasi 40 miliardi di euro e circa 300 mila posti di lavoro.

Punta di diamante i porti liguri (Genova, Savona, La Spezia) che detengono quasi il 50% del traffico marittimo nazionale e del traffico crocieristico.

Sì perché dalle infrastrutture, dai porti, dagli aeroporti, dalle strade e dalla rotaia passano merci e passeggeri, logistica e turismo, due settori in crescita col crescere della economia mondiale, due settori *labour intensive* che se sviluppati, come vuole Forza Italia, potranno creare importanti occasioni di lavoro per i giovani e per gli attuali cinquantenni in mobilità.

I due appuntamenti che Genova deve guadagnare e in parte guidare sono il raddoppio del Canale di Suez e la

realizzazione delle reti ferroviarie europee Ten-T.

Con il raddoppio del Canale di Suez passare da Suez per le merci in arrivo o dirette a Oriente sarà più veloce e conveniente.

Oggi i porti italiani nonostante la posizione geografica favorevole prendono solo il 6% del traffico merci che attraversa il Mediterraneo perdendo crescita, centralità economica, domanda di trasporto, logistica e occupazione ed entrate fiscali.

Con la realizzazione del Terzo Valico da un lato e dall'altro con la costruzione della nuova diga foranea, Genova potrà diventare il più importante porto tra il Mediterraneo e l'Europa, il più vicino per le importazioni e le esportazioni europee, il sogno di Cavour.

La difesa delle categorie del mondo dei trasporti è nella linea dei Governi Berlusconi e lo sarà per la Giunta Toti.

Compagnie portuali, trasportatori, spedizionieri, terminalisti, operatori logistici, tassisti, officine di riparazione, carrozzerie troveranno la porta della Regione sempre aperta e attenta.

Se eletto mi farò valere sui tavoli romani a difendere le ragioni dei trasportatori senza dei quali il 90% della nostra economia andrebbe in crisi.

La finanziaria regionale della Liguria dovrà collaborare e supportare il Fondo di Garanzia per il credito dell'autotrasporto istituito dal Governo Berlusconi nel 2009.

Senza la nuova diga foranea di Genova il Piano dei porti nascerebbe monco e senza prospettiva e noi ci batteremo in Parlamento affinché questa occasione non venga persa.

Così come ci batteremo per la realizzazione del terzo Valico, inserito nel programma delle reti Ten-T europee nel

2003 dal nostro Governo.

La realizzazione della Gronda autostradale dopo gli anni persi tra indecisioni assurde dalle Giunte comunali di sinistra è un obiettivo irrinunciabile di una Liguria che punta sul turismo e sulla logistica per offrire alla sua popolazione e al Paese un motore di spinta di cui l'economia italiana, che negli anni della crisi ha perso ben 9 punti di PIL, se vuole recuperare crescita, lavoro e benessere. Senza crescita ne soffriranno anche le pensioni odierne.

Concordo con la proposta presente nel Piano della logistica Giachino che punta a mutare la vendita del trasporto dal franco fabbrica al franco destino per garantire alle aziende italiane di trasporto e logistica quote di mercato che oggi sono appannaggio delle aziende estere.

Con la crescita avremo lavoro e benessere.

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

email: agenzia@sandiano.com - www.sandiano.com

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

Focus: qui Sicilia

Crollo viadotto Palermo-Catania, lavori al via Danni incalcolabili per l'economia regionale

Ad oltre un mese di distanza dal cedimento strutturale di un pilone sul **viadotto Himera dell'autostrada A19 Palermo-Catania**, è giunto il provvedimento del Consiglio dei ministri che promette di risollevarne le sorti delle infrastrutture siciliane.

Il **piano di "emergenza viabilità" varato da Palazzo Chigi** mira ad arginare le problematiche di collegamento della Sicilia orientale con quella occidentale, causate dal cedimento del viadotto, lo scorso 10 aprile. Allo scopo, il Governo ha deciso di stanziare **30 milioni di euro di fondi Anas per ricostruire il viadotto** lungo la Palermo-Catania.

Altri 27,4 milioni di euro di fondi della Protezione civile nazionale saranno utilizzati **per migliorare** le condizioni della **rete viaria secondaria dell'isola**.

A questo punto, partiranno a breve i lavori di abbattimento del viadotto che sta spezzando in due l'isola, ma anche i lavori di costruzio-

ne del **percorso alternativo** che dovrebbe ridurre i tempi di collegamento Palermo-Catania per mezzi leggeri e pesanti.

L'intervento del Governo giunge a seguito delle pressioni di politici locali, alcuni dei quali hanno fatto appello



anche all'Europa. Tra questi, **l'eurodeputato M5S Ignazio Corrao**.

L'On. Corrao ricorda che "la frana era iniziata già dal 2005 e geologi regionali avevano depositato precise perizie mai prese in considerazione" e aggiunge: "Pochi

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

chilometri vicino, all'altezza dello svincolo per Resuttano, uno dei due viadotti è percorribile solo ad una corsia da anni: i tecnici hanno ristretto la carreggiata perché i laterali del viadotto, armati con poco cemento, si stanno sfaldando".

Da qui l'appello alle istituzioni. Corrao chiede, da un lato, che "Regione e Governo controllino che gare d'appalto e lavori vengano eseguiti a regola d'arte", dall'altro lato, che la Commissione europea intervenga prontamente per **aggiornare il programma operativo europeo 2014-2020 in tema di infrastrutture e viabilità**, le cui aspettative non sono più credibili, se si considera che in Sicilia

mancano innanzitutto le infrastrutture primarie.

Insomma, essendo cambiate le condizioni infrastrutturali, occorre cambiare anche le risposte dell'Europa.

Per questo l'On. Corrao ha chiesto alla Commissione europea un impegno formale affinché la Sicilia sia dotata delle infrastrutture strategiche basilari per la crescita.

Ma, cosa ancora più importante, occorre fare presto per limitare i danni all'economia del territorio: guardando al solo **trasporto merci su gomma**, "il crollo di quel viadotto provoca un **danno economico di 1,5 milioni di euro al giorno**", denuncia Corrao.



L'On. Corrao (a sinistra) durante un sopralluogo

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.

TRUCKS - CARS - OLDTIMERS - MOTORBIKES - QUADS - CARAVAN ... and more

www.motoricampertrucks.com

NUOVA FORD FOCUS RS
 320 cavalli e trazione integrale

 Ford ha scelto in esclusiva la nuova Focus RS, la versione più estrema delle vetture "hot-hatch" dell'Europa. Ideata per l'occasione, trasferisce su un'innovativa trazione integrale la sua potenza di oltre 320 cavalli, e ... scopri la pag. 141

C.A.M.E.R.
 Con Auto Moto e Spazio Negozio

MO STRA SCAMBIO
 REGGIO EMILIA

Auto Moto Ricambi ed Accessori
28-29 MARZO
 Per info: www.camostrascambio.it

BERTOGLIO CAMPER
 Info +39 0471 502811

 Diabener Roadcruiser R su Fiat Ducato 2.3 150cv. Nuovo, serbatoio gasolio 120 lt, specchi al /rinc., assicurati cabina, stop, air, cruise control, tavolo alternativo, con veranda, senza permessa

TRUCKS - CARS - OLDTIMERS - MOTORBIKES - QUADS - CARAVAN ... and more

www.motoricampertrucks.com

BISTAFFA
 Info +39 045 543321

 Scania G 480, 2012, euro 5
 trattore stradale, pompa idraulica
 cambio automatico, retardatore
 pinch km, parti di ricambio

TURBO TECH
 CENTRO REVISIONE TURBINE
 tel +39 0444 348572 - info@turbo-tech.it
www.turbo-tech.it

MATTANA
 Info +39 0424 228053

 Volvo Polar
 Scania 850 XP 75cv
 preparazione Off Road
 by Mattana

TRUCKS - CARS - OLDTIMERS - MOTORBIKES - QUADS - CARAVAN ... and more

www.motoricampertrucks.com

NERVESAUTO
 Info +39 335 8262808

 Alfa Romeo Giulia TI, 1970
 1300cc, ASI e targata
 in gran parte originale
 ottima meccanica

 tel +39 0828 793124
info@nerves.com
www.simvar.com

GHEDAUTO
 Info +39 345 8808599

 Iveco 150E28
 isotermico con frigo
 con genero da carne

 tel +39 030 288211