IN PRIMO PIANO









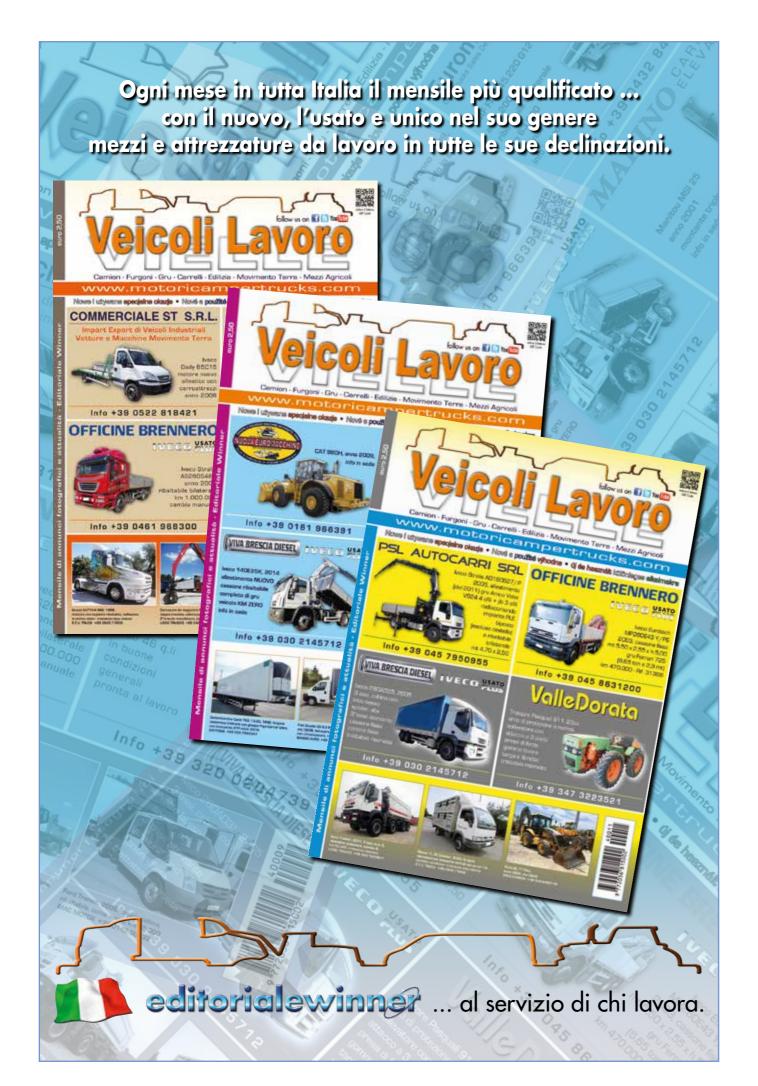




È l'appello degli operatori del trasporto alla politica









NUMERO 6 - ANNO 2014

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



Testata associata all'Unione Stampa Periodica Italiana

Proprietario ed Editore

DG Consulting s.c.

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

In redazione

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

Collaboratori

Davide Calvi, Biagio Carillo, Roberto Gianusso, Paolo Giolitti, Giuliano Latuga, Fiorenzo Marcellio, Ferruccio Marello, Giorgio Pasetti, Aurelio Prisco, Giancarlo Tavella

Amministrazione

Ilaria Ponzo, Marcella Farina

Redazione

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

Pubblicità

Tel.: 0171 412816 Email: info@trasportonotizie.com

Stampa

Tipolitografia Europa - Cuneo

SOMMARIO

	 	$^{\Lambda}$	_
ГШ		ш.	_
	 ,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,		_

AUTOTRASPORTO 360°

NORME E ISTITUZIONI

L'INTERVISTA

- **EVENTI**
- **PROVE VEICOLI**
- SICUREZZA E REVISIONI
- **CAMION DA VETRINA**

LA TUA VOCE

CONSULENTI

- 29. Sicurezza e ambiente
- 30. Qualità trasporti
- 32. Legale
- 33. L'opinione
- 34. Sportello alimentare
- 35. Fisco

DAL TERRITORIO

- 37. Qui Piemonte
- 38. Qui Liguria
- 39. Qui Sicilia

EDITORIALE

Fabio Rubero



PESSIMISMO DELLA RAGIONE E OTTIMISMO DELLA VOLONTÀ

Gli ultimi giorni dell'anno sono, per definizione, quelli in cui ci si trova ad analizzare ciò che è successo negli 11 mesi e qualche giorno pre- ta, anzi la sentenza di cui sopra ed

Nell'ambito dell'autotrasporto il 2014 sarà sicuramente ricordato come l'anno in cui la Corte di Giustizia Europea boccia i costi minimi di sicurezza dell'autotrasporto italiano, l'anno in cui il Comitato Centrale dell'Albo da marzo a dicembre è "pronto a ripartire con le nuove competenze" ed, onestamente, per possa guardare al 2015 quantomepoco altro.

Durante l'anno sono stati tanti i momenti di incontro tra il Governo e le associazioni di categoria presenti al Comitato Centrale dell'Albo

ma la tanto e da più parti auspicata svolta in grado di far ripartire il settore anche quest'anno non è arrivail corposo ridimensionamento dei fondi destinati al settore per il 2015 disegnano un futuro tutt'altro che

Tuttavia trovando poco utile, in linea generale, il catastrofismo invito tutti a contrapporre a questo pessimismo della ragione il gramsciano ottimismo della volontà affinché si no con la speranza, àncora (forse unica) di salvezza nelle difficoltà con le quali ci si è, non certo volontariamente, abituati a convivere da ormai troppi anni.





Francesca Vinai

Quote di iscrizione 2015 all'Albo

Importi invariati ma nuove procedure di pagamento

o scorso 31 ottobre è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la delibera del Comitato centrale per l'Albo autotrasporto, che fissa la misura delle quote, variabili in rapporto al numero e alla portata dei veicoli, per l'iscrizione 2015 all'Albo degli autotrasportatori di cose in conto terzi.

Le imprese iscritte all'Albo al 31 dicembre 2014 devono versare entro la stessa data la quota per l'iscrizione relativa al prossimo anno.

Il versamento va effettuato esclusivamente con il sistema di pagamento telematico operativo sul sito web www. ilportaledellautomobilista.it - portale di servizi online del Dipartimento Trasporti del Ministero - e non più sul sito web dell'Albo autotrasporto, come si è fatto sino all'anno scorso, fra i molteplici problemi balzati agli onori della cronaca

L'au-

contributi di iscrizione valevoli per gli **2013 e 2014**. Come sempre, quota da

totrasportatore deve registrarsi al Portale dell'automobilista ed effettuare il login, quindi accedere alla sezione "Accesso ai servizi impresa", in cui inserisce il proprio codice di iscrizione all'Albo per accedere al riepilogo dei pagamenti già effettuati e da effettuare.

Il versamento della quota si può eseguire tramite carta di credito VISA, Mastercard, carta prepagata PostePay o PostePay Impresa, conto corrente BancoPosta online, per l'importo visualizzabile sul sito web sopraindicato e seguendo le istruzioni in esso reperi-

Quanto all'entità degli importi, non si registra alcuna variazione rispetto ai



si compone di tre parti.

La prima è la quota fissa che ciascuna impresa di autotrasporto di merci deve versare, indipendentemente dalla dimensione numerica del suo parco mezzi o dal tonnellaggio dei veicoli di cui è titolare. Questa parte di quota è pari a

L'impresa che opera con più di un veicolo deve versare una quota aggiuntiva variabile in relazione alla dimensione numerica del proprio parco veicolare (si veda la tabella sotto, a sinistra).

Infine, l'impresa deve versare un'ulteriore quota per ogni suo eventuale veicolo o trattore con massa complessiva o peso rimorchiabile superiore a 6 tonnellate (si veda la tabella sotto, a

Una volta effettuato il versamento della quota online, l'impresa dovrà conservare prova dell'avvenuto pagamento, per consentire al Comitato centrale e alle competenti strutture provinciali di effettuare gli accertamenti necessari.

Se l'impresa non paga il contributo di iscrizione entro il 31 dicembre, rischia la sospensione dall'Albo. Quest'ultima scatterà se, nonostante regolare diffida, entro il 31 marzo 2015 l'impresa non avrà ancora pagato la quo-

NUMERO VEICOLI	IMPORTO
Da 2 a 5	5,16 €
Da 6 a 10	10,33 €
Da 11 a 50	25,82€
Da 51 a 100	103,29€
Da 101 a 200	258,23€
Oltre i 200	516,46 €

CAPACITÀ DI CARICO	IMPORTO
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva da 6,001 ad 11,5 ton e per ogni trattore con peso rimorchiabile da 6,001 ad 11,5 ton	5,16 €
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva da 11,501 a 26 ton e per ogni trattore con peso rimorchiabile da 11,501 a 26 ton	7,75 €
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva superiore a 26 ton e per ogni trattore con peso rimorchiabile oltre i 26 ton	10,33€

ta di iscrizione.

Secondo una simulazione del Centro sporto merci in conto terzi (fra trattori Elaborazione Dati del Ministero dei Trasporti, considerato che ad oggi circolano complessiva per le finanze pubbliche di

in Italia 541.977 veicoli destinati al trae rimorchi), è presumibile un'entrata quasi 10 milioni di euro, che finanzierà il funzionamento del Comitato centrale dell'Albo autotrasporto e l'adempimento delle sue competenze.

Importanti novità per l'autotrasporto

Onorabilità, cabotaggio, crediti d'imposta, ricorsi e pagamenti

ca Italia", adottato dal Governo per la ripresa delle attività produttive, è diventato Legge con il voto di fiducia al Senato del 5 novembre scorso. Vi ricordate la delusione per la sparizione delle disposizioni in favore dell'autotrasporto, che la bozza originaria conteneva, dal testo definitivo di Decreto deliberato dal Consiglio dei Ministri? Le accese proteste della categoria, grande esclusa, non sono rimaste inascoltate.

|| Decreto-Legge 133/2014 "Sbloc-

La Camera, prima di dare il via libera al provvedimento, lo ha integrato con significative norme dedicate al comparto. E pochi giorni dopo il sì di Montecitorio, il Senato ha definitivamente approvato la Legge di conversione del Decreto, nella stesura finale contenente le nuove misure di interesse per l'autotrasporto. Riassumiamo di seguito tali misure (articoli 29 bis e 32 bis) in vigore dal 12 novembre 2014.

ACCESSO ALLA PROFESSIONE. GARANZIA ANTIMAFIA NECESSARIA

L'art. 29 bis dello Sblocca Italia integra i requisiti richiesti all'autotrasportatore



per l'accesso alla professione, in particolare quello di **onorabilità** che è tenuto a dimostrare.

Tra le ipotesi che comportano l'insussistenza dell'onorabilità da parte del titolare dell'azienda, dunque l'impossibilità di iscriversi all'Albo nazionale dell'autotrasporto - o la perdita di tale requisito, qualora l'impresa vi sia già iscritta - è inserita anche l'informativa antimafia **interdittiva** di cui il titolare sia stato oggetto. Viene così reso obbligatorio un controllo preventivo per escludere dall'Albo le aziende in odore di mafia,

ai sensi del Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione (D. Lgs. 159/2011), art. 91.

CABOTAGGIO ABUSIVO IN ITALIA

Le disposizioni contenute all'art. 32 bis, comma 1. dello Sblocca Italia intendono combattere efficacemente le diffuse irregolarità nell'autotrasporto merci in regime di cabotaggio da parte di vettori stranieri circolanti in Italia.

La nuova norma introduce l'inversione dell'onere della prova a carico del conducente estero in caso di fermo da



parte delle Forze dell'Ordine. Ciò significa che, durante un controllo stradale, se gli agenti riscontrano una mancata corrispondenza fra le registrazioni del cronotachigrafo (o altri elementi relativi alla circolazione) e la documentazione per il trasporto in regime di cabotaggio che deve trovarsi a bordo, l'autista del veicolo immatricolato all'estero ha il dovere di giustificare con prova adeguata il perché di tale difformità.

Qualora il conducente non riesca a provare la regolarità del trasporto di cabotaggio, sarà soggetto ad una **sanzione** variabile da 5000 a 15.000 euro, oltre che al **fermo del veicolo** per tre mesi (sei mesi in caso di reiterazione del reato nel triennio).

FRUIZIONE DEI CONTRIBUTI 2014 ALL'AUTOTRASPORTO

Lo Sblocca Italia - all'art. 32 bis, comma 2 - introduce alcune novità che interessano gli autotrasportatori che hanno presentato domanda per accedere ai fondi pubblici destinati al settore nel 2014 per gli investimenti e la formazione professionale. Per la fruizione di queste due tipologie di contributi è stato introdotto il meccanismo del credito d'imposta, da utilizzare in compensazione tramite il modello F24.

Più precisamente, per i contributi agli investimenti la modalità ordinaria di fruizione è il credito d'imposta, a meno che l'azienda interessata non dichiari di preferire l'accredito sul conto corrente. Per i contributi alla formazione accade l'inverso, ossia la procedura standard è l'accredito in conto corrente, ma l'autotrasportatore beneficiario può richiedere espressamente il ricorso al credito d'im-

La battaglia contro mafia e concorrenza sleale

L'emendamento allo Sblocca Italia approvato alla Camera - e confermato al Senato - che rende più severo il conseguimento del requisito di onorabilità valido per l'accesso alla professione attraverso l'obbligatorietà di un'informativa antimafia, è stato presentato dall'On. Ivan Catalano, Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera, e dall'On. Adriano Zaccagnini.

Si tratta di un passo avanti essenziale nella lotta contro le infiltrazioni malavitose nell'autotrasporto, fortemente sostenuto da un gruppo di associazioni vicine alla base - **Assotrasporti, Azione nel Trasporto Italiano, Cepi-Uci e Un.i.coop Trasporti**.

Sebbene per l'accesso alla professione dell'autotrasporto sia già in essere una verifica sulle organizzazioni di stampo mafioso, l'emendamento inserito rende **più severo ed efficiente il controllo**.

È, infatti, ripresa ed implementata l'azione intelligente della white list - elenco di tutte le aziende virtuose che operano in regime di trasparenza, la cui iscrizione è su base volontaria - esistente presso ogni Prefettura.

Qualora si verifichi un'infiltrazione mafiosa, la Prefettura emanerà l'interdittiva antimafia, comunicandola all'Albo degli autotrasportatori. Il controllo avverrà in tempo reale grazie alla condivisione digitale dei dati tra Prefettura e Albo.

"In un contesto in cui una delle priorità è la lotta alla concorrenza sleale estera - dichiarano i Presidenti delle associazioni con Assotrasporti capofila - è essenziale riportare l'attenzione anche sul mercato italiano, facendo pulizia prima di tutto a livello nazionale grazie ad interventi come quello dell'On. Catalano".

Secondo tali associazioni è essenziale agire contemporaneamente su due fronti: da un lato contrastare il radicamento delle organizzazioni malavitose che assorbono risorse vitali per gli autotrasportatori onesti, dall'altro combattere la concorrenza estera sleale e impedire che le aziende che praticano cabotaggio abusivo in Italia o esterovestizione approfittino del provvedimento in questione, aggravando il danno per le imprese italiane.

posta.

RICORSI SULL'ISCRIZIONE ALL'ALBO

L'art. 32 bis, comma 3, dello Sblocca Italia amplia le competenze del Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori, assegnandogli l'incarico di decidere in via definitiva sui ricorsi presentati contro i provvedimenti in materia di iscrizione, sospensione,





cancellazione e radiazione dall'Albo,

adottati dagli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC).

Ricordiamo che entro lo scorso 1° luglio la tenuta degli Albi provinciali avrebbe dovuto essere trasferita dalle Province agli UMC, ma ad oggi sono ancora le amministrazioni provinciali ad esercitare tale funzione in via transitoria.

Dunque, per presentare un ricorso contro un provvedimento di iscrizione, sospensione o cancellazione dall'Albo degli autotrasportatori ci si deve rivolgere ancora al TAR (con spese maggiori e lunghi tempi di risoluzione della controversia).

Quando finalmente scatterà il passaggio della gestione degli Albi provinciali dalle

Province agli UMC, i ricorsi contro i provvedimenti di tali uffici inerenti l'iscrizione di un'impresa all'Albo autotrasporto dovranno essere presentati al **Comitato** Centrale, vera e propria "Corte d'appello" delle Motorizzazioni territoriali.

Il ricorso al Comitato centrale non sospenderà l'efficacia del provvedimento impugnato, ma una volta che il Comitato si sarà pronunciato, la decisione avrà carattere definitivo. Sarà cura del Comitato centrale comunicarla all'UMC competente, che la renderà esecutiva.

TRACCIABILITÀ DEI PAGAMENTI, **STOP AL CONTANTE**

Lo Sblocca Italia sancisce - all'art. 32 bis. comma 4 - il divieto di utilizzare contanti per effettuare il pagamento di un servizio di trasporto merci su strada.

Tutti gli operatori della filiera, per corrispondere i compensi dovuti in adempimento di un contratto di autotrasporto merci, dovranno utilizzare - indipendentemente dall'ammontare dell'importo dovuto - strumenti di pagamento che garantiscono la tracciabilità delle operazioni, ossia carta di credito, Bancomat, assegni, bonifici bancari o po-

Obiettivo? Prevenire le infiltrazioni criminali e il riciclaggio del denaro derivante da traffici illegali.

Chi viola il suddetto obbligo sarà sanzionato ai sensi dell'art. 51, comma 1, del D. Lgs. 231/2007.

Attenzione alla guida La decurtazione dei punti dalla patente

a cura di Biagio Fabrizio Carillo, esperto di investigazioni criminologiche

el corso degli ultimi anni le questioni che sono sorte circa la decurtazione dei punti dalla patente di guida sono state spesso oggetto di un intenso dibattito fra i diversi utenti della strada e sono divenute un argomento di rilievo nell'agenda di servizio degli autotrasportatori, in particolare per le conseguenze negative che un ritiro di patente comporta a chi lavora grazie ad essa.

È nel solco di questa visione impor-

tante allora ricordare la prudenza alla guida a chi ogni giorno è sulle strade e autostrade non solo per la tutela della personale sicurezza (e degli altri utenti della strada).

Nello specifico, in presenza di una infrazione il proprietario del veicolo deve comunicare i suoi dati e quelli della patente del conducente alla guida al momento dell'infrazione per non incorrere nella infrazione di 284 euro (entro sessanta giorni) e di 198 (entro i cinque

giorni). Così recita proprio l'articolo 126 bis del Codice della Strada, che esplicita che i punti vengono raddoppiati quando la violazione è commessa nei primi tre anni dal rilascio della patente. Inoltre, per i titolari di patente che hanno almeno venti punti è importante non incorrere in infrazioni per almeno due anni (infrazioni naturalmente dalle quali derivino decurtazioni).

Essi hanno diritto alla attribuzione di due punti di credito fino ad un massi-



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



mo di dieci

di idoneità entro i trenta giorno dalla Se il titolare non si presenta all'esame notifica del provvedimento la sua pa-

tente viene sospesa a tempo indeter-

Una Confederazione a tutela della piccola imprenditoria I servizi Cepi-Uci per trasportatori e non solo

a Confederazione europea delle piccole imprese Cepi-Uci è un

organismo apartitico e indipendente, che ricompone in unità le associazioni datoriali della piccola e media impresa, dell'artigianato, del commercio e dell'agricoltura, nate per distacco dalle tradizionali Centrali sindacali.

È una Confederazione nuova e antica al tempo stesso, raggruppando organizzazioni già esistenti e radicate sul territorio. Vanta oggi più di 200 sedi fra provinciali e zonali e una federazione regionale in ciascuna Regione. Federazione del trasporto di Cepi-Uci è Assotrasporti, associazione di categoria degli autotrasportatori.

Cepi-Uci dispone di un proprio ente bilaterale, di un fondo interprofessionale, di una camera di conciliazione per la mediazione obbligatoria, di un proprio patronato, del CAF e di propri enti di formazione. Insomma, una struttura

completa volta a fornire agli associati assistenza a 360° e attività formative. In più, è stato attivato il Circuito club Cepi-Uci Amicard a beneficio delle organizzazioni territoriali e degli associati. In che cosa consiste? Le sedi e le federazioni Cepi-Uci, fra cui Assotrasporti, forniscono alle imprese associate una tessera con cui potranno quotidianamente usufruire di convenzioni, scontistiche ed offerte per una vasta gamma di beni e servizi.

Per sapere di più su Cepi-Uci e sulle tes-



sere Amicard, contattate Assotrasporti (email: info@assotrasporti.eu, tel: 348. 8827231).

Il prossimo 12 dicembre a Roma si terrà l'Assemblea nazionale di Cepi-Uci. Sarà una riunione di particolare rilievo, viste le novità che stanno emergendo su più fronti - riforma delle Camere di Commercio, abolizione del CNEL e iniziative necessarie per tamponare la crisi in cui versano le aziende italiane. Parteciperà in rappresentanza dell'autotrasporto Assotrasporti, che ha convocato - a margine dell'assemblea - tutti i propri dirigenti per la riunione dei rispettivi organi.

Nasce "Gente in Movimento", rivista e sito web per chi si muove

È il magazine dell'imprenditore, del professionista e della famiglia. Parliamo di Gente in Movimento. nato dall'e-



sperienza guindicennale di TN Trasportonotizie, per **infor**mare, intrattenere e svagare la "gente in movimento", tutti coloro che si spostano giornalmente per lavoro e non solo, dagli imprenditori ai professionisti, dai lavoratori alle loro famiglie.

La rivista - strettamente interfacciata con i propri canali web, imprescindibile frontiera di comunicazione - propone articoli esclusivi che spaziano dall'attualità politica ed economica alle tematiche più vicine alla famiglia e alla società, dagli eventi al gusto, dai motori alle innovazioni di de-

sign, dalla moda al benessere, dall'arte ai viaggi, passando per gli svaghi del tempo libero. Il nutrito team di Gente in Movimento - costituito da giornalisti, opinionisti, esperti, imprenditori e professionisti di ogni settore - è in costante ampliamento per arricchire sempre più la raccolta di conoscenze offerte ai lettori. La vastità dei temi affrontati, gli interessi coinvolti, gli spunti di riflessione proposti e i momenti di svago che offre, fanno di Gente in Movimento un magazine adatto a tutta la famiglia.

Uscirà a breve il primo numero della rivista bimestrale, edita da Alpina Edizioni s.c. in collaborazione con DGConsulting s.c., e diffusa in abbonamento in tutta Italia.

Vorreste ricevere gratuitamente una copia cartacea del primo numero di Gente in Movimento? Contattate la redazione: redazione@genteinmovimento.com



norme e istituzioni

Stabilità 2015, autotrasporto protagonista

Dai costi minimi alla sub-vezione, ecco le proposte sul tavolo

iniziato a ottobre l'iter parlamentare della Legge di Stabilità 2015. Il disegno di legge contiene disposizioni di grande rilievo che, se approvate alla Camera e al Senato (entro fine anno), produrranno modifiche sostanziali alla normativa sull'autotrasporto.

Innanzitutto, la Legge di Stabilità stanzia 250 milioni di euro nel 2015 per le aziende di trasporto merci su gomma, di cui una quota non superiore al 20% sarà destinata alle imprese che attue-

ranno processi di ristrutturazione e aggregazione, per rendere il sistema più competitivo e razionalizzato.

Si prospetta, dunque, un nuovo taglio dei fondi annuali al settore, dopo quelli operati negli ultimi anni - dai 400 milioni del 2013 si è passati ai 300 milioni del 2014. D'altra parte, da tempo alcune associazioni di categoria, con Assotrasporti capofila, lamentano l'inefficienza dei fondi a pioggia per l'autotrasporto, in quanto misure di sostegno passive e strutturali che consentono unicamente la sopravvivenza di alcune aziende, anziché promuovere il rilancio del comparto in un'ottica di lungo termine.

Le novità più eclatanti per gli autotrasportatori, però, vengono dall'emendamento del Governo inserito a fine novembre nella Legge di Stabilità e già approvato dalla Commissione Bilancio della Camera.

Si tratta del pacchetto di proposte per la riforma dell'autotrasporto italiano presentato dal Ministro dei trasporti Lupi e inserito, previe alcune modifiche, nel testo della Stabilità. Ecco il dettaglio di tali proposte:

COMMITTENTI E VETTORI

Si considera "vettore" anche l'impresa iscritta all'Albo autotrasportatori associata ad una cooperativa, aderente ad un consorzio o parte di una rete di imprese, se esegue prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce.

È "committente" anche l'impresa iscritta all'Albo autotrasportatori che stipula

contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto.

È "sub-vettore" l'impresa di autotrasporto iscritta all'Albo o non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano, che svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore.

RESPONSABILITÀ DEL COMMITTENTE

Il committente è tenuto a verificare, preliminarmente alla stipulazione del contratto di trasporto, il regolare adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi da parte del vettore. Se non lo farà, sarà obbligato a pagare ai lavoratori del vettore le retribuzioni, i contributi previdenziali e i premi assicurativi dovuti per il periodo corrispondente alla durata del contratto di trasporto.

Se il contratto non è scritto, il committente che non esegue la verifica si assumerà anche gli oneri relativi alle violazioni degli obblighi fiscali e del codice della strada, commesse dal vettore nell'effettuare il servizio di trasporto per suo conto.

LIMITI ALLA SUB-VEZIONE

Il servizio di trasporto potrà essere svolto da un sub-vettore, se committente e vettore l'hanno concordato al momento di stipulare il contratto. Il vettore si assumerà così gli oneri e le responsabilità propri del committente circa la verifica della regolarità del sub-vettore.

Il primo sub-vettore non potrà affidare a sua volta il trasporto ad un secondo sub-vettore. Unica eccezione sono i trasporti di collettame con rottura del carico, in cui ogni partita non superi i 50 quintali; in tal caso il vettore potrà avvalersi di uno o più sub-vettori dopo ogni rottura del carico.

SCHEDA DI TRASPORTO

In un'ottica di semplificazione normativa, sarà abolita la scheda di trasporto quel documento contenente informazioni su merce, proprietario, commit-

tente, vettore, caricatore e luoghi di carico e scarico - che ad oggi il committente deve compilare e il trasportatore deve conservare a bordo veicolo.

ADEGUAMENTO COSTI DI TRASPORTO

Nel caso di prestazioni di trasporto effettuate in un arco temporale superiore a trenta giorni, il costo del trasporto dovrà essere adeguato in base alle variazioni intervenute, rispetto al momento di sottoscrivere il contratto di trasporto, nel prezzo del gasolio (purché superiori al 2%) e dei pedaggi autostradali.

COSTI MINIMI

I costi minimi di esercizio saranno ridotti a semplici valori di riferimento e i prezzi e le condizioni verranno lasciati all'autonomia negoziale di vettore e committente. Dunque, anche se il Governo continuerà a pubblicare i costi di esercizio, non si tratterà più di tabelle obbligatorie per legge, ma di valori indicativi.

CONTROVERSIE

In caso di controversia sul contratto di trasporto, la mediazione potrà essere assistita, oltre che da un avvocato, anche dalle associazioni di categoria cui le imprese aderiscono, a condizione che le parti abbiano previsto tale soluzione con accordo o nel contratto.

IDONEITÀ FINANZIARIA

Le nuove imprese potranno dimostrare l'idoneità finanziaria tramite assicurazione RC professionale solo per i primi due anni di esercizio della professione. Dal terzo anno sarà ammessa unicamente un'attestazione rilasciata da un revisore contabile o una garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa. Le polizze RC professionale ad oggi presentate per dimostrare tale requisito restano valide solo fino alla loro scadenza.

Alle pagine 13 e 26 trovate alcuni commenti al pacchetto di proposte Lupi per l'autotrasporto



SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

RC AUTO, SCADENZE DI FINE 2014



Forti di una decennale esperienza, ricerchiamo ogni giorno le tariffe più competitive sul mercato fra **primarie compagnie assicurative**, per offrire ai nostri soci **soluzioni estremamente favorevoli e competitive**.

Se la polizza assicurativa dei vostri veicoli è in prossimità di scadenza, contatteci per richiederci un **preventivo gratuito personalizzato**!



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

Germania, autostrade a pagamento? Solo per gli stranieri Ma l'UE vuole unificare i sistemi di pedaggio in Europa

e autostrade tedesche, "autobahn", sono celebri per non prevedere limiti di velocità generali e per essere gratuite per auto e moto, sebbene non per gli autocarri oltre le 12 tonnellate, che dal 2005 pagano un pedaggio tramite transponder montati a bordo e sensori installati lungo le strade, analogamente al nostro Telepass.

Dal 2016, però, un pedaggio autostradale sarà imposto anche ad automobili, camper e automezzi sotto le 12 tonnellate, mentre resteranno escluse le moto. È quanto prevede il progetto di legge che ha presentato il Ministro federale dei Trasporti, Alexander Dobrindt, fra molteplici resistenze interne ed internazionali.

Il piano del Ministro prevede il pagamento elettronico di un pedaggio da parte dei conducenti di autoveicoli sotto le 12 tonnellate, con costo annuo variabile da 70 a 130 euro, a seconda delle emissioni di CO_2 dei veicoli. In alternativa al permesso annuale, si potrà acquistare alla frontiera un ticket che darà diritto a transitare sulle autostrade tedesche per dieci giorni a 10 euro o per due mesi a 22 euro. In un database verranno inserite le targhe dei veicoli in regola e un sistema elettronico di vigilanza sulle autostrade verificherà chi non ha pagato.

Il piano del Ministro Dobrindt ha sollevato un polverone in Germania e oltreconfine, nato dal fatto che ai cittadini tedeschi la somma versata per ottenere il permesso a circolare in autostrada sarà restituita attraverso uno sconto sulla

tassa di circolazione. **Di fatto, a sborsare** saranno soltanto gli stranieri.

L'introduzione di un pedaggio per le targhe estere è voluto dalla CSU - partito bavarese alleato alla CDU della Cancelliera Merkel al Governo - secondo cui, 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 europeo in cui i pedaggi siano a carico solo degli stranieri. È evidente la discriminazione fra cittadini comunitari - tedeschi e stranieri - insita nella norma, in contrasto con il diritto dell'Unione europea. Gli stessi partner di coalizione della CSU si sono mostrati scettici verso un provvedimento che rischia la bocciatura di Bruxelles. Per aggirare l'ostacolo comunitario della discriminazione per nazionalità, il piano Dobrindt prevede da un lato di introdurre il pedaggio autostradale per tutti - cittadini tedeschi compresi - e dall'altro di scontare in egual misura la tassa di circolazione a carico dei contribuenti nazionali, finendo in sostanza con l'addebitare il costo del pedaggio soltanto agli automobilisti stranieri.

L'escamotage del Governo tedesco basterà a rendere i pedaggi per gli stranieri conformi al diritto UE?

Intanto, la nuova Commissione Trasporti a guida Cramer del Parlamento europeo ha iniziato a discutere dell'opportunità di uniformare i sistemi di riscossione dei pedaggi autostradali dei 28 Paesi membri dell'Unione europea, per non gravare i conducenti di troppi adesivi sul parabrezza e di diversi apparecchi elettronici a bordo.

Una linea che difficilmente si concilierà con il programma tedesco di pedaggi da riscuotere fra le sole targhe straniere...

Francia, ecotaxe sospesa definitivamente

Il Governo francese ha ceduto alle pressioni delle associazioni di autotrasporto francesi, che avevano proclamato mobilitazioni unitarie contro l'applicazione dell'**imposta per i veicoli pesanti circolanti sulle strade statali e dipartimentali francesi**. Il 9 ottobre scorso l'ecotaxe, dopo anni di annunci e dietrofront, è stata **sospesa a tempo indeterminato**.

Ora, però, il Governo sta studiando **nuove ipotesi di tassazione** per compensare i minori introiti derivanti dalla sospensione del pedaggio sui Tir. Intende aumentare l'accisa sul gasolio e pensa ad un **nuovo pedaggio** "alla tedesca" a carico dei soli autotrasportatori stranieri.

Nuova Commissione europea, Bulc ai Trasporti



La Commissione europea a guida Jean-Claude Juncker, dopo l'approvazione finale dell'Europarlamento, è diventata operativa il 1° novembre scorso. Il nuovo esecutivo comunitario conta ventisette "Euroministri", incaricati di guidare l'Unione europea nei prossimi s anni

Commissario europeo ai Trasporti è la slovena Violeta Bulc, non più lo slovacco Maros Sefcovic, come annunciato sull'ultimo numero di TN Trasportonotizie.

Perché il cambio? Junker ha deciso il rimpasto della squadra di governo UE, dopo che la candidatura della slovena

Alenka Bratusek alla Commissione per l'Unione energetica è stata bocciata al Parlamento europeo.

Junker ha quindi deciso di candidare Maros Sefocvic, inizialmente destinato ai Trasporti, a Commissario per l'Unione energetica e di affidare il portafoglio Trasporti a Bulc.

Pacchetto autotrasporto Lupi e Camera di Compensazione Il commento e la proposta di legge dell'On. Catalano

lla luce del pacchetto di proposte presentato dal Ministro dei Trasporti Lupi per l'autotrasporto, di cui vi diamo notizia a pagina 10, abbiamo interpellato Gaetano La Legname, autotrasportatore e assistente tecnico del Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera, On. Ivan Catalano.

Pubblichiamo di seguito il contributo di La Legname, che oltre a commentare le singole proposte del Ministro Lupi, ci informa che l'On. Catalano ha presentato un Disegno di Legge volto ad introdurre una "Camera di Compensazione" per l'autotrasporto.



I pacchetto Autotrasporto illustrato recentemente dal Ministro Lupi ha suscitato contestazioni da parte di numerosi protagonisti dell'autotrasporto.

Condividiamo il problema della **concertazione**, la nostra valutazione su altri punti è invece più complessa.

Rispetto ai costi minimi, la sentenza della Corte di Giustizia Europea rappresenta un elemento non trascurabile.

La Corte ha negato la loro legittimità, in quanto la lesione della libera concorrenza non sarebbe sufficientemente giustificata da ragioni di sicurezza, data l'esistenza di altri più efficaci strumenti a ciò idonei. Le sentenze si commentano, ma un governo non può esimersi dall'applicarle.

La non obbligatorietà dei costi minimi colpirà le piccole aziende, in particolare quelle monoveicolari. In ragione del loro scarso potere contrattuale, esse rischiano di rimanere schiacciate tra l'incudine della committenza e il martello delle grandi imprese. Ne seguirebbe l'espulsione dal mercato per migliaia di operatori, oggi impossibilitati a ridurre ulteriormente i costi.

Si deve intervenire alla radice del problema, che è lo scarso potere contrattuale dei piccoli trasportatori. Esso dipende in primo luogo da frammentazione, assenza di economie di scala e scarsa liquidità. Sulle **verifiche della committenza** è impensabile nel 2014 che titolare dell'impresa monoveicolare debba portarsi dietro al carico faldoni di documentazione da mostrare alla controparte. È imprescindibile che l'Albo Autotrasportatori si interconnetta con tutte le pubbliche amministrazioni.

Due punti validi, a nostro avviso sono la corresponsabilità vettoriale in caso di

mancanza di contratto scritto e l'adeguamento dei costi

Sull'eliminazione della Scheda di Trasporto, suggeriamo un'ulteriore e contestuale semplificazione, introducendo la validità della CMR per i trasporti nazionali (come in altri Stati).

Sui requisiti per l'accesso all'Albo potremmo anche includere la possibilità di trasformare i veicoli industriali già circolanti in dual fuel (gasolio - metano) e valutare il retrofit elettrico (full o ibrido seriale), tramite incentivi condizionati all'aggregazione.

Il collegamento tra **rimborso delle ac- cise** con le caratteristiche anti inquinamento Euro dell'automezzo è un problema, ancora, per i più piccoli.

Infine, nell'epoca dei contratti di rete ha ancora senso parlare di **sub-vezione**? E della distinzione del trasporti al di sopra dei 50 quintali? A mio avviso dovremmo



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

iniziare a vedere organicamente il trasporto, in ottica multimodale e quindi di rete

I punti più controversi del nuovo Pacchetto non fanno che emergere le preesistenti difficoltà, già segnalate e non sormontabili in assenza di riforme strutturali.

La nostra Proposta di Legge C. 2584 prevede l'istituzione di una Camera di Compensazione (CDC) per il trasporto merci.

L'idea non è nostra, e si ispira alla camera di compensazione BI-COMP di Banca d'Italia, alla stanza di compensazione

del risarcimento diretto assicurativo e al circuito di credito commerciale svizzero WIR

In un'epoca di crisi come l'attuale la CDC permette alle impresi di compensare multilateralmente i crediti e compiere transazioni in assenza di liquidità, facilitando la circolazione di beni e servizi tra gli associati. Le necessarie tecnologie info-telematiche già esistono oggi.

Gli acquisti e, in parte, anche l'imposizione fiscale potrebbero essere pagati in crediti

Un tale sistema richiede **fiducia e trasparenza**. Serve un patto tra lo Stato, gli Enti, le associazioni di categoria ed i soggetti del libero mercato.

La Legge è pronta, ma l'elaborazione della disciplina di dettaglio richiede il contributo dei destinatari stessi di tali norme. Non pretendiamo un'unica soluzione ai problemi dell'autotrasporto, e se ci sono proposte strutturali alternative alla nostra che si discuta anche di queste.

Se però così non fosse, nessuno si illuda che le cose andranno a posto da sole, o tramite misure temporanee, proroghe, stampelle a un sistema di piccole e medie imprese dell'autotrasporto che oggi non è capace a reggersi sulle sue gambe.

Sharing, condivisione dei mezzi in città A Citytech incontriamo il delegato ANCI per la mobilità Maran

I 27 e 28 ottobre è andato in scena al Castello Sforzesco di Milano **Citytech**, l'evento dedicato al futuro e alle innovazioni dei trasporti, con una serie di convegni che hanno visto partecipare istituzioni, aziende e start-up.



Di particolare interesse quelli dedicati alla mobilità in condivisione, nota come "sharing mobility", che consiste nella **condivisione di veicoli per spostarsi in città**.

È sempre più diffuso in Italia il **car sharing**, mentre sta prendendo piede lo **scooter sharing**, servizi di mobilità intelligente per l'utilizzo in piena libertà di vetture o moto, senza doverle possedere. Si noleggia a tempo un mezzo, prelevandolo da uno dei parcheggi adibiti, e se ne paga l'utilizzo effettivo, calcolato in base al tempo e ai chilometri percorsi, senza doverne sostenere le spese di acquisto, assicurazione, bollo, carburante e manutenzione. Terminato il noleggio in una delle aree riservate, il veicolo sarà pronto per essere utilizzato da altri.

A Citytech incontriamo l'Assessore milanese ai trasporti Pierfrancesco Maran, delegato ANCI per la mobilità, che ci parla anche dello sharing nel trasporto merci.

1. Ass. Maran, quali prospettive scorge per la mobilità in condivisione?

Il car sharing sta crescendo a dismisura nel nostro Paese. In una città come Milano abbiamo la fortuna di avere caratteristiche tali da poter sperimentare prima degli altri, ma i tempi di risposta dei cittadini sono così veloci che anche altrove si recupera poi in fretta.

Sembra che il car sharing sia a Milano da sempre, mentre ha avuto inizio nel settembre 2013 e in sei mesi, con un avviso pubblico ispirato proprio a quello milanese, sia Roma che Firenze hanno recuperato il gap con Milano offrendo servizi analoghi.

2. I produttori di auto e moto le stanno dando ragione.

Viviamo un'epoca di rapidi cambiamenti. Se fino qualche anno fa c'era chi in maniera un po' ottusa ripeteva: "i sistemi di sharing vanno frenati, perché non venderemo più mezzi!", oggi sono soprattutto i produttori a rendersi conto che per restare sul mercato non possono impedire i cambiamenti, ma guidarli e governarli. Mi sembra quindi una scelta molto intelligente da parte loro collaborare fattivamente allo sviluppo dei sistemi di trasporto di sharing in città.

3. Si parla sempre più di sharing con riferimento alle persone. E per le merci?

Per le merci è meno "cool", meno attraente, ma alla fine il conto terzi è uno dei sistemi di sharing, ossia di condivisione di mezzi di trasporto, più efficaci. Anche lì auspichiamo che progressivamente dal conto proprio al conto terzi ci si muova un po' più in fretta, perché le città ne hanno bisogno.

Il consolidamento del carico e la consegna delle merci in città sono tra i problemi più rilevanti che abbiamo.

Si iniziano però a vedere dei mezzi elettrici in circolazione in città per il trasporto merci; a Milano, ad esempio, le consegne elettriche da settembre ad oggi sono in crescita.

Forse è più difficile raccontare le innovazioni qualificanti in atto in questo campo perché non toccano direttamente l'utente finale ma coinvolgono la filiera. È comunque un settore che sta crescendo e ha ancora margini inesplorati fortissimi.

Gli operatori del trasporto: "Salviamo il Sistema-Paese!" È l'appello alla politica che arriva dal Move. App Expo 2014

Il successo dell'edizione 2014

Si è conclusa con un grande successo l'edizione 2014 del Move. App Expo di Milano, appuntamento internazionale dedicato alla mobilità intelligente, alla logistica e alle tecnologie applicate ai trasporti.

Presenti all'evento, svoltosi al Museo nazionale della scienza e della tecnologia Leonardo Da Vinci tra l'11 e il 15 ottobre scorsi, **oltre 4500 visitatori**, tra cui 800 convenuti alle giornate congressuali e 87 relatori di grande prestigio e fama internazionale.

Organizzato da Columbia Group e dal Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, Move.App Expo 2014 ha ricevuto l'Adesione del Presidente della Repubblica e sua Medaglia di Rappresentanza e il patrocinio, fra gli altri, di Commissione Europea, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dei trasporti, Ministero dell'ambiente, Expo 2015, Ferrovie dello Stato Italiane, Cepi-Uci, Assotrasporti, FerCargo e Anfia.

Un'intensa cinque giorni di eventi, inaugurati dal **Week end della mobilità** dell'11 e 12 ottobre, nel corso del quale gli spazi espositivi interni ed esterni di Move. App Expo





sono stati straordinariamente aperti al pubblico.

Le guide del Museo hanno accompagnato i visitatori lungo un percorso logico-formativo che, partendo dal padiglione ferroviario, attraversando il padiglione aeronavale e terminando negli spazi all'aperto tra Via Olona e il sottomarino Enrico Toti, li ha condotti dagli albori dei trasporti fino alle più moderne tecnologie disponibili per capire, provare e toccare con mano ciò che ogni giorno vediamo nelle nostre strade, condizionando la vita moderna e le scelte degli amministratori.

Durante le sessioni di convegni del Move.App Expo, aziende, costruttori, associazioni, operatori, rappresentanti istituzionali e ricercatori universitari hanno dibattuto di mobilità integrata, di reti ferroviarie, di linee metropolitane e di integrazione ferro-gomma applicata al trasporto pubblico locale.

Non solo, **grande interesse ha suscitato la sessione dedicata alle catene logistiche multimodali**, nel cui ambito si è svolto il convegno "Proposte concrete e innovative per una politica nazionale di integrazione modale del trasporto merci", di cui proponiamo di seguito una sintesi. Prossimo appuntamento? Sempre a Milano con l'edizione 2015 di Move.App Expo.

I convegno "Proposte concrete e innovative per una politica nazionale di integrazione modale del trasporto merci" è stato organizzato da Assotrasporti e dal Centro Ricerca Trasporti dell'Università di Genova e patrocinato da Cepi-Uci, Dipartimento Trasporti dell'Un.i.coop e Azione nel trasporto italiano.

Ha avuto per protagonisti i principali attori del **trasporto intermodale italiano ed europeo** - operatori, tecnici, politici e associazioni - moderati dal Presidente Assotrasporti **Secondo Sandiano**.

Gli interventi e i suggerimenti emersi

sono andati in un'unica direzione, quella di individuare soluzioni per salvare insieme il Sistema-Paese. In che modo? Cominciando da un comparto vitale per l'economia italiana quale è quello dei trasporti.

Molti dei relatori intervenuti si sono detti pessimisti sul potenziamento dell'intermodale in Italia. Primo fra tutti **Francesco Lugli**, responsabile Vendite Cargo Trenitalia, secondo il quale occorre diffondere in Italia la **cultura dell'intermodale**, che "rappresenta una soluzione alternativa e integrativa per l'attuale sistema trasportistico italiano", benché

ad oggi il traffico cargo sulle reti ferroviarie ad alta velocità resti "al tempo stesso **utopia e aspirazione**", anche per via degli ingenti investimenti previsti per il loro sviluppo.

Alessandro Valenti, Sales & Operations Shuttle Net di HUPAC Intermodal, sottolinea che il problema è di natura politica: "Il tanto agognato shift modale gomma-ferro è raggiungibile solo se perseguiamo obiettivi chiari che spetta al mondo politico individuare". Occorrono inoltre regole chiare nel cui limiti operare, ma purtroppo "ad oggi manca questa chiarezza".

16

eventi

eventi

17

Marco Terranova, membro del Consiglio Direttivo di FerCargo e Amministratore Delegato SBB Cargo guarda alla crescita dei traffici sulla rotta nord-sud, resa possibile dagli investimenti realizzati in Svizzera (una crescita soltanto potenziale, perché non basta che ci sia "un buco in una montagna" ma occorre sviluppare una catena logistica complessiva e commistioni strategiche fra le singole modalità di trasporto). E la direttiva Sud-Nord? Secondo Terranova "non c'è alcun segnale di pianificazione logistica né presupposto infrastrutturale per accrescere il traffico cargo verso nord. In Italia manca il sistema e senza decisioni politiche di lungo termine non ci sono prospettive".

Luciano Pannocchia, Vicepresidente nazionale Unione Interporti Riuniti (UIR), concorda nel rilevare il problema politico di base, per cui tutti i progetti arenano in Parlamento senza risoluzione attuativa, a cominciare dalla legge di riforma degli interporti, network logistici strategici che racchiudono tutti gli operatori del sistema - doganalisti, trasportatori e spedizionieri.

Da qui il divario tra il sistema logistico italiano e quello di Paesi come la Germania rilevato da *Carlo Longo*, Consigliere di Amministrazione UIRNet, il quale suggerisce di "recuperare questo gap con miglioramenti volti ad ottimizzare le infrastrutture".

È proprio in tale contesto che si inserisce UIRNet, piattaforma volta a supportare e offrire sistemi tecnologici telematici per gestire i dati e fornire servizi a tutti gli stakeholders del sistema. Lo scopo è rendere intelligenti tutti i nodi logistici nazionali, grazie ad un'interconnessione continua dei dati gestionali.

D'altra parte, come rimarca Enrico Bellavita, Amministratore Delegato di NordCargo srl, se nel nostro Paese il trasporto merci intermodale non trova sufficienti opportunità di sviluppo, l'esperienza della Svizzera - dove "il trasporto su ferro ha superato la gomma e il trasporto combinato è la modalità prevalente" - dimostra che "fare intermodalità è possibile e il mercato lo richiede". Bellavita guarda alla ferrovia come ad "una risorsa reale per lo sviluppo del Paese: un'industria di rilievo di per sé, in grado di alimentare competenze specifiche e posti di lavoro qualificati, e un servizio importante a beneficio delle altre industrie". È per questo che "governi e istitu-

I relatori del convegno sul trasporto intermodale



Ecco i relatori intervenuti al convegno, introdotti e coordinati da **Secondo Sandiano**, Presidente nazionale Assotrasporti:

- Francesco Lugli, responsabile vendite Cargo Trenitalia
- Enrico Bellavita, Amministratore Delegato NordCargo
- Alessandro Valenti, Sales & Operations Shuttle Net di HUPAC Intermodal
- Marco Terranova, membro del Consiglio Direttivo di FerCargo e Amministratore Delegato SBB Cargo
- Angelo Panzeri, esperto di trasporti intermodali
- On. Ivan Catalano, Vicepresidente IX Commissione trasporti alla Camera
- Bartolomeo Giachino, ex Sottosegretario ai trasporti
- Gaetano La Legname, Assistente tecnico dell'On. Catalano
- Aldo Lupi, Presidente Consiglio compartimentale spedizionieri doganali di Milano
- Amos Bolis, Maggiore Guardia di Finanza
- Luciano Pannocchia, Vicepresidente Unione Interporti Riuniti
- Carlo Longo, Consigliere di Amministrazione UIRNet
- Renzo Erbisti, Presidente Azione nel Trasporto Italiano
- **Domenico Petrone**, Presidente Viasat e Segretario Generale TSP Association

zioni dovrebbero stimolare investimenti" a favore del trasporto merci via ferro. L'esperto di trasporti intermodali Ange-Io Panzeri focalizza l'attenzione sul trasportatore stradale, attore principale della movimentazione merci in Italia. la cui diffidenza verso altre modalità di trasporto frena lo sviluppo dell'intermodalità. Altro problema è quello dei controlli: "Gli addetti ai controlli - spiega Panzeri - non hanno sufficiente formazione per distinguere un trasporto in regime di cabotaggio da uno intermodale". Conclude chiedendo agli esponenti politici presenti la messa a punto di "un progetto intermodale atto a semplificare e razionalizzare le tante normative esistenti".

Renzo Erbisti, Presidente di Azione nel

trasporto italiano, si sofferma sulla gravosa situazione in cui versano le aziende italiane di trasporto su strada. "Il trasporto su gomma sta morendo per via dei costi troppo elevati di esercizio, della burocrazia e della concorrenza sleale da parte dei Paesi dell'Est. Ma - ricorda Erbisti - se l'autotrasporto muore, l'intermodale andrà poco lontano".

Secondo **Domenico Petrone**, Presidente Viasat e Segretario Generale di TSP Association - associazione che riunisce i fornitori nazionali di servizi telematici - è fondamentale **standardizzare la comunicazione nei sistemi telematici**: "le aziende sono destinate a scomparire se non si aggregano e fanno rete; allo scopo devono entrare nell'ottica di una gestione telematica dei processi".

Unica certezza al momento, secondo *Gaetano La Legname*, autotrasportatore e assistente tecnico del Vicepresidente IX Commissione Trasporti alla Camera, è l'urgenza di risolvere il problema della **congestione del traffico merci** per eliminare le esternalità negative nel trasporto combinato.

Ma per rendere efficiente l'intermodalità nei trasporti occorre risolvere le annose questioni tecniche, gestionali e burocratiche che rallentano la catena di movimentazione merci, come ammoniscono *Aldo Lupi*, Presidente del Consiglio compartimentale degli spedizionieri doganali di Milano, e il Maggiore della Guardia di Finanza Amos Bolis.

Il primo porta l'esempio dell'iter burocratico che vede la compilazione di ben 68 certificazioni differenti per sdoganare alcune tipologie di merci, come quelle di tipo alimentare. "Talvolta - spiega Lupi - servono due o tre giorni soltanto per cercare i container nei terminal".

Amos Bolis aggiunge che "le aziende italiane potrebbero essere più appetibili all'estero grazie alla competitività guadagnata dall'avere regole di tassazione similari con quelle degli altri Stati europei". In più, occorre gestire in maniera oculata le risorse disponibili, incanalandole verso programmi di attuale rilevanza: "il progetto di un porto risalente a vent'anni fa - ammonisce Bolis - non può essere ripreso oggi e realizzato senza produrre inefficienze".

Intanto, per risolvere il problema economico e monetario del settore trasportistico, l'**On. Ivan Catalano**, Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera, ha presentato **un disegno di legge, che illustra in anteprima al convegno**. La sua proposta mira a razionalizzare e ottimizzare l'intera filiera del trasporto merci e contrastare la concorrenza sleale, mediante l'istituzione di una **Camera di compensazione per i trasporti** e l'introduzione di un **dispositivo unico a bordo dei mezzi**.

Si tratta di una proposta che risponde a diversi punti della piattaforma programmatica di riforma del trasporto su strada elaborata da Assotrasporti e Azione nel trasporto italiano sulla base delle istanze raccolte nel corso delle assemblee sul territorio con i trasportatori, alle quali l'On. Catalano ha partecipato personalmente.

La Camera di Compensazione, alla quale dovranno iscriversi tutti gli operatori della filiera, permetterà di ridurre del 30% il costo dell'autotrasporto grazie alla compensazione multilaterale, un sistema che genererà un circolo virtuoso tale da aumentare la liquidità del settore. Il dispositivo unico libererà l'autotrasporto di tutti i dispositivi ridondanti a bordo degli autocarri.

La proposta di legge dell'On. Catalano riceve il plauso dell'ex Sottosegretario ai trasporti **Bartolomeo Giachino**, il quale concorda sul fatto che "se vogliamo lavorare a favore dell'intermodalità, migliorare l'efficienza dei nodi logistici del nostro paese e ridurre i viaggi di ritorno a vuoto, **dotare i mezzi di trasporto di**



Merci su rotaia, Terzo Valico sì o no?

Nel corso del dibattito, *Gaetano La Legname* ha espresso dubbi sulla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, la linea ferroviaria ad alta velocità Tortona/Novi Ligure - Genova, futuro nodo intermodale tra Mediterraneo ed Europa (è la tratta italiana del Corridoio transeuropeo Reno-Alpi). Secondo La Legname "nasce non idoneo ai treni di formato europeo... un bel buco in una montagna che servirà a ben poco!".

In risposta a tali perplessità, pubblichiamo di seguito una sintesi della nota di precisazione inviataci dal COCIV, Consorzio Collegamenti Integrati Veloci, incaricato della progettazione e costruzione del Terzo Valico.

Le Specifiche Tecniche di Interoperabilità e i più recenti Regolamenti europei individuando gli standard funzionali delle nuove opere idonee al transito dei **treni di formato europeo**.

Le caratteristiche che più influenzano la performance di una linea ferroviaria per il trasporto merci sono la **pendenza**, l'ampiezza delle gallerie o "**sagoma**" e la lunghezza del treno ammissibile o "**modulo**".

Il progetto del Terzo Valico prevede:

- una pendenza del 12,5 per mille, valore in linea con i più recenti standard progettuali europei e con l'evoluzione dei moderni mezzi di trazione;
- una sagoma massima a Gabarit C, di molto superiore a quelle delle linee esistenti:
- un modulo di 750 m, coerente con le indicazioni introdotte dal Regolamento europeo 1315/2013.

Le linee storiche che sfioccano dal nodo di Genova hanno caratteristiche prestazionali notevolmente inferiori: la linea "dei Giovi" ha una pendenza del 35 per mille ed una elevata tortuosità; la linea Ovadese ha una sagoma inadeguata per i grandi contenitori che si stanno affermando nel trasporto via mare; le linee La Spezia-Parma e Savona-Alessandria non offrono un servizio di qualità da e per il porto di Genova, per via della distanza e delle loro caratteristiche prestazionali.

La nuova linea del Terzo Valico, invece, ha standard di capacità elevati che consentiranno la coesistenza tra servizi anche molto eterotachici [NdR: ossia con velocità commerciali previste diverse] come il trasporto merci di qualità e il trasporto passeggeri veloce.

un dispositivo unico attraverso cui ricevano informazioni dalla Piattaforma Logistica Nazionale è interesse nazionale". Ma Giachino cambia subito registro, attaccando prima i relatori che hanno denunciato la scarsa attenzione del mondo politico alle necessità dei trasporti e della logistica e lasciando poi il tavolo di discussione dopo un lungo e critico intervento, senza ascoltare le repliche degli altri relatori e del moderatore. Secondo Sandiano invita l'ex Sottosegretario a riflettere sul fatto che se tutti gli operatori del trasporto e della logistica

- non solo autotrasportatori - reclamano

soluzioni per le problematiche quotidiane, chi fa politica deve dare loro ascolto, accettare le critiche e attuare azioni legislative risolutive. Azioni più che necessarie, soprattutto per l'autotrasporto italiano, che vive una crisi allarmante. aggravata dalla scarsa rappresentatività delle grandi e storiche associazioni e da un dialogo fra rappresentanti politici e rappresentanti della categoria che troppo spesso esclude le voci "fuori dal **coro**", rappresentanti le piccole e medie imprese, vere vittime.

Ultima dimostrazione di tale crisi è il fallimento della vecchia politica di concertazione con le Istituzioni condotta dalle grandi, "associazioni che, dopo aver firmato un Protocollo d'Intesa con il Governo il 28 novembre 2013, lo hanno ora disdetto dopo aver ottenuto il loro unico obiettivo, la poltrona nel Comitato centrale dell'Albo dell'autotrasporto". Se il mondo del trasporto avanza richieste diverse da quelle di tali associazioni, è perché c'è qualcosa da cambiare.

Da qui il percorso di riforma del comparto che Assotrasporti ha intrapreso confrontandosi con la categoria, gli altri operatori del trasporto e i politici, a partire dall'edizione 2013 del Move.App Expo-

TruckEmotion 2014, i numeri del successo

Il confronto delle associazioni con i trasportatori

onferma anche quest'anno il suo successo TruckEmotion, la tre giorni all'Autodromo di Monza dedicata al mondo dei veicoli da lavoro. con 12.869 partecipanti e oltre 2000 prove su truck e van

Moltissimi i driver che si sono messi alla guida - sul mitico circuito della Formula 1 e sull'adrenalinico tracciato off road - dei truck Daf, Iveco, Man, Mercedes-Benz, Renault Trucks, Scania e Volvo Trucks e dei veicoli commerciali Ford, Iveco, Mercedes-Benz, Peugeot, Renault e Volkswagen.

Presenti all'evento anche Assotrasporti e Azione nel trasporto italiano (ATI),



che hanno partecipato alle numerosi attrazioni e ai **seminari** in programma e incontrato gli autotrasportatori, ascoltandone istanze e problematiche.

Al centro dello scambio di idee, la precaria situazione dell'autotrasporto italiano. È stata confermata la crisi di rappresentatività della base da parte delle grandi associazioni - rilevata da tempo dalle due associazioni - con conseguente malumore della categoria che assume dimensioni senza precedenti.

I trasportatori concordano con Assotrasporti e ATI: se il Governo non darà risposte operative e subito attuabili. il fermo sarà inevitabile e ad oltranza, per conseguire risultati concreti.

Campionato europeo truck 2014, vittoria per Kiss e i camion MAN

Si è deciso tutto a Le Mans. Nel FIA European Truck Racing Championship 2014 la sfida fra trattori stradali è rimasta apertissima fino all'ultima tappa di stagione. Dopo la penultima gara all'autodromo di Jarama, in Spagna, la classifica piloti ha visto primeggiare l'ungherese Norbert Kiss a 348 punti sullo spagnolo Antonio Albacete, a 342 punti. Terzo, ad un solo

punto di distanza, il tedesco

Così, dopo un dominio durato quattro tappe su sette (Nogaro, Nürburgring, Most e Zolder), a Jarama Albacete ha ceduto lo scettro a Kiss, sul podio in tutte le gare di stagione. Vicinissimo alla vittoria finale anche Hahn. detentore del titolo 2013.

Gli emozionanti inseguimenti si sono conclusi nell'atteso rash finale di Le Mans, ultimo atto del Campionato europeo truck 2014, gli scorsi 11 e 12 ottobre.

Alla fine è Kiss ad alzare la coppa al cielo, chiudendo la stagione a 401 punti, contro i 383 di Hahn, che si aggiudica l'argento. Beffato Albacete, che perde anche la seconda posizione, scivolando sul gradino più basso del podio. Una consolazione per lo spa-

gnolo: la classifica finale dei team vede vincere la coppia Albacete - Bösiger (Truck Sport Lutz Bernau), alla guida di mezzi MAN, con 621 punti totali. Segue il team di camion americani Freightliner di Vrsecky e Lacko (Buggyra Int Racing System), a 576 punti. Medaglia di bronzo al Team Reinert Adventure di Hahn e Reinert, altra squadra MAN, a 533 punti.

Man punta in alto Ecco il nuovo motore D38

I passaggio da Euro 5 ad Euro 6 è si chiama D38, in ossequio al diametro stato per Man più complesso del previsto, la casa tedesca ha dovuto suo malgrado fare i conti con i motori disponibili, il potentissimo V8 progettato insieme a Liebherr tanto affidabile quanto poco incline ad assoggettarsi alle sempre più restrittive norme Euro 6 ed il D26 da 12,4 litri robusto ed affidabile ma di modesta potenza, che non andava oltre i 480 Hp.

Gioco forza la casa del Leone ha dovuto mettere a punto un nuovo motore, che

dei suoi 6 pistoni, appunto di 138 mm, che capaci di una lunga corsa da 170 mm, fanno si che la cilindrata sia di poco superiore a 15 litri.

Non che di camion stradali da oltre 500 Hp ci sia davvero bisogno, ma nel mercato di nicchia dei trasporti eccezionali la MAN ha sempre giocato un ruolo da protagonista e grazie ai motori affidabili e potente può continuare a farlo.

Non a caso la taratura più generosa del nuovo motore D₃8, quella da 640 Hp, è riservata a questo settore e per il momento, non trova posto su trattori e carri adibiti a trasporti a lungo raggio.

a cura di Roberto Gianusso

Per questa, gamma, secondo i tedeschi basteranno le due potenze inferiori, 520 e 560 Hp, proprio con questi motori, Man punta a conquistare il 20% del mercato degli autocarri con potenze oltre 500 Hp, che in termini assoluti non è fatto di grandi numeri, ma è quello che cresce di più.

Con l'introduzione del nuovo motore, la famiglia dei motori MAN destinati ad equipaggiare i camion tedeschi, ad esclusione dei piccoli Do8, si suddivide in tre classi D20, il D26 e D38, il protagonista di questo test, tutti a 6 cilindri in linea, tutti con alimentazione commonrail Bosch di terza generazione e sovralimentazione sequenziale.

Il nuovo motore, abbina SCR ed EGR, una soluzione che rende molto pulito il propulsore.

Una soluzione azzeccata è rappresentata dagli scambiatori di calore attraverso i quali ricircolano i gas di scarico, che in misura massima del 30 %, sono due, più facili da alloggiare rispetto ad uno solo di grandi dimensioni.

Compatto ma robusto, il D38 può è stato progettato con le testate del cilindro singole, uno schema quanto mai classico per la casa tedesca, ma migliorato con un sistema di serraggio delle teste con 8 prigionieri per cilindro, il vecchio



PNEUMATICI E OFFICINA MULTIMARCA - CENTRO REVISIONI - IMPIANTI A GAS



sistema di chiusura delle teste cilindri lusia, si rivelano essere il terreno giusto te con il D26, c'è solo il tasto, disposto aveva creato qualche problema.

Il freno motore è stato invece migliorato, una valvola a passo variabile inserita a monte della turbina al momento della frenata fa aumentare la velocità della turbina del compressore ed amplifica l'effetto frenante.

Abbiamo provato un TGX da cantiere, si sale sul nastro d'asfalto, anche se riun modello già ampiamente conosciuto, ma da oggi disponibile con un cuore nuovo, il D38 che lo rende molto più performante rispetto al modello motorizzato con il pur affidabile D26.

Preso posto alla guida, ci rendiamo conto che qualche cosa è cambiato appena avviato il motore.

Il suono allo scarico è più pieno del solito, ma non fastidioso data la prevalenza dei toni bassi.

Il cambio di velocità ha sempre la stessa impostazione, ci si rende conto della diversità, non appena il motore inizia a tirare. Questo generoso 6 cilindri si fa sentire in accelerazione o comunque quando è in tiro, la coppia è eccezionale, particolarmente ai bassi, a 900 giri/min c'è già tutta la forza che serve e appena oltre i 1100 giri/min, il cambio mette già la marcia successiva.

La configurazione del camion che abbiamo provato è abbastanza singolare, un 6x4 con biga a due assi, tutto balestrato, il peso totale a terra è di 44 ton.

La prova del Man è stata effettuata in Andalusia, la normativa spagnola, consente di usufruire di una abbondante tolleranza, l'operatore addetto al carico, non lesina con le bennate.

Usciti dalla cava saliamo sulla pesa a ponte, l'ago della bilancia segna 50 ton, con questo carico i saliscendi dell'Anda-

per metter alla prova il TGX motorizzato con il nuovo D38.

Il nuovo 15 litri, se la cava egregiamente sui saliscendi pur nella sua configurazione di minima potenza da 520 CV.

La ruvidità evidenziata sugli sterrati della cava sparisce quasi del tutto, quando mane qualche leggera vibrazione quando il regime di rotazione del motore va oltre la zona verde del contagiri, un piccolo difetto che potremmo imputare alla cilindrata importante, per il resto, non è cambiato nulla è il MAN che conosciamo da sempre.

Le gomme leggermente tassellate provocano un leggero rumore di rotolamento, che viene completamente attenuato dall'insonorizzazione della cabina, con finiture semplici ma di estrema qualità come siamo abituati a vedere su ogni

Tutti i comandi sono a portata di mano. in più, rispetto alle versioni motorizza-

sulla consolle centrale, da utilizzare per modificare le soglie d'intervento dell'EfficientCruise (da ±3 a ±9).

La regolazione predittiva della velocità funziona bene, così come l'EcoRoll. anche se poche volte lo abbiamo visto

I saliscendi che abbiamo incontrato lungo il tragitto della nostra prova, nel tratto in salita ovviamente non hanno consentito al dispositivo di disinnestare la marcia e fare avanzare a folle il camion, mentre proprio per la ripidità delle discese l'EcoRoll, raramente ha disinnestato la marcia per favorire l'effetto del freno

In caso di necessità, si può comunque contare sull'ottimo freno motore e sull'efficacia del retarder, l'intervento di quest'ultimo genera un leggero innalzamento della temperatura del liquido di raffreddamento e spesso è posto in evidenza dall'entrata in funzione della ventola di raffreddamento.



NOLEGGIO A BREVE E A LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108 12011 Borgo S. Dalmazzo (CN) tel. 0171 262088 - fax 0171 261800 www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



It's easier to leaseplan

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

Patente e libretto

Motorizzazione in agguato, nuova tassa e rischio caos

a cura di Giuliano Latuga

a lunedì 3 novembre chi guida un'auto non sua o della moglie o del padre deve comunicarlo alla Motorizzazione.

C'è qualcosa che non funziona: nessuno ne sapeva niente, se non fosse stato per alcuni siti internet, lo Stato si è ben guardato dal comunicare in modo adeguato, lasciando che i cittadini scoprissero il nuovo balzello dalla voce di un carabiniere o di un finanziere, mentre compilava il bollettino della multa, prima di annunciare il ritiro del libretto. A meno che non si consideri esaustiva dell'obbligo morale civile e politico dello Stato di comunicare con i cittadini l'intervistina data il 25 ottobre all'Ansa da Maurizio Vitelli, direttore generale della motorizzazione.

La norma in sé stupida perché esistono ormai, grazie ai computer, mezzi più efficaci per scoprire intestazioni fittizie e auto aziendali o in leasing, il cui uso per il Fisco costituisce reddito, rischia di trasformarsi in un incubo se si pensa che si avrà a che fare con un ente pubblico che di sicuro è sotto organico e non è in grado di smaltire in poche ore le richieste dei cittadini.

Il sospetto che dietro la guerra all'evasione che evoca la sinistra memoria di Mario Monti si celi una nuova tassa è fondato. La comunicazione non sarà gratis.

NESSUNO SEMBRA AVERE LE IDEE CHIARE. NE PARLANO SITI E GIORNALI, SENZA CHE IL MINISTERO O LA MOTORIZZAZIONE CI ABBIANO COMUNICATO NULLA, A PARTE CIRCOLARI PER POCHI INTIMI. L'OMBRA DI UNA NUOVA TASSA: FORSE QUESTO NUOVO **CAPITOLO DELLA GUERRA SANTA ALL'EVASIONE COSTERÀ PIÙ DI QUANTO RENDE**



Alla domanda se la spesa sarà realmente di poche decine di euro il vice ministro Riccardo Nencini ha farfugliato: "Stiamo lavorando su questo".

Angelo Sticchi Damiani, presidente

fatica a capire la ragione di un provvedimento del genere, sicuramente è una complicazione in più in un momento di difficoltà in cui c'è bisogno di semplificare le regole. Tutto diventa più vincolandell'Aci, ha commentato amaro: "Si fa te e crea diversi disagi proprio ora che si



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.avalsrl.it Email: info@avalsrl.it





cerca di promuovere anche con successo formule come il car sharing che si basano sull'utilizzo della stessa auto da parte di più persone. Spesso per i dettagli si perde di vista l'interesse generale".

Alla fine qualcuno scoprirà che per scoprire un manipolo di evasori è stato necessario impegnare un esercito di controllori: forse si creerà occupazione a tempo indeterminato, ma per le casse dello Stato e quindi per i cittadini che pagano le tasse sarà solo una débacle. Molti di loro, nel frattempo, avranno dovuto pagare multe salate, perché si va da un minimo di 700 euro a un massimo di 3.000.

L'incubo si materializzerà quando una pattuglia della Guardia di Finanza, dei Carabinieri o della Polizia vi fermerà e certamente per l'occasione i controlli saranno intensificati e magari anche appositamente incentivati.

La guardia chiede patente e libretto ed è quasi matematico che per un lungo periodo l'automobilista alla guida di un'auto aziendale non sarà in grado di produrre bollini e adesivi chiesti dalla

Poi c'è la potenziale trappola di quei casi in cui non è obbligatorio tenere a bordo il documento richiesto: attenzione, non gli credete, perché il giorno dopo dovrete presentarvi in caserma a mostrare le

Intanto si possono immaginare le lunghe code e le lunghe attese alla Motorizzazione. Ma che senso ha?

Mezza Italia è in subbuglio anche perché le esenzioni riguardanti le famiglie non sono così semplici. Cosa succede tra marito e moglie, che notoriamente in Italia non portano lo stesso cognome? Tra madre e figli? E le coppie di fatto? E i gay? Si parla di "familiari conviventi" ma come si inquadrano i conviventi che non sono familiari?

Tutti si chiedono, i dubbi si intrecciano: dopo l'uscita delle prime notizie, il sabato sera ha visto molti amici impegnati a decifrare il nuovo mistero.

Partiamo da un dato di fatto, che il sito di Radio Savona Sound News porta con

La circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 15513 inviata lo scorso 10 luglio a Regioni e Province Autonome, ministero dell'Interno, Aci e altri enti chiarisce sull'obbligo di annotare sulle carte di circolazione dei veicoli utilizzate da soggetti diversi dall'intestatario per periodi di 30 giorni.

Ma va precisato che la norma non è retroattiva e che non si corre il rischio di sanzione nel caso di comodato familiare, quando cioè si utilizza la vettura di un genitore o di un fratello, purché si tratti di persone conviventi. Ma procediamo con ordine. Posto di blocco polizia.

CIRCOLAZIONE

La circolare del ministero del 10 luglio riguarda l'articolo 94, comma 4-bis, del codice della strada, introdotto nel 2010 dalla legge 120 (articolo 12, comma 1,

In sostanza ci troviamo di fronte ad una regola introdotta ben quattro anni fa e che ha avuto bisogno di una lunga fase prima di vedere la sua applicazione.

Nel dettaglio la norma stabilisce che gli atti "da cui derivi una variazione dell'intestatario della carta di circolazione ovvero che comportino la disponibilità del veicolo, per un periodo superiore a trenta giorni, in favore di un soggetto diverso dall'intestatario stesso, nei casi previsti dal regolamento sono dichiarati dall'avente causa, entro trenta giorni, al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici al fine dell'annotazione sulla carta di cir-

Dunque, se si utilizza per un periodo di 30 giorni una vettura altrui le generalità dell'automobilista, indicate ovviamente anche sulla patente, dovrà comparire pure sulla carta di circolazione. A meno che non si voglia rischiare una multa sa-CAMBIO GENERALITÀ SU CARTA DI latissima, dai 705 ai 3.526 euro.

> Troverete la parte conclusiva dell'articolo sul prossimo numero di TN Trasportonotizie.

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



Nostalgia, opera d'arte sulle ruote Il camion vincitore del 1° premio al White Truck Team Show

a cura di Roberto Gianusso

a nostalgia, è uno stato psicologico determinato dalla lontananza dai luoghi o dalle persone care, un sentimento che riporta alla mente, un evento collocato nel passato, spesso ricordato in maniera idealizzata, che si vorrebbe rivivere. Senza dubbio i camionisti sono una categoria di persone, più di altre spesso lontano dalle loro cose e dai loro affetti, che ben conoscono questo stato d'animo, ma non per questo distaccate dai sentimenti più cari.

Immaginatevi di vedere disegnata sui quadri appesi in salotto, la storia della vostra vita, che vi scorre davanti quando siete seduti sulla poltrona, immagini che fanno ritornare alla mente eventi che appartengo al passato, ma che spesso fanno affiorare piacevoli ricordi.

Anche Radek Urban, ha sempre voluto essere vicino agli affetti più cari, ma purtroppo il suo lavoro lo ha sempre allontanato dalla famiglia, così guidando sulle strade inglesi, in una notte di nebbia gli venne in mente che i suoi ricordi più cari potevano stare benissimo sulle fiancate del proprio camion.

L'idea fu ben chiara fin da subito, un lato del camion dedicato alla famiglia, l'altro dedicato alla Scania. così dopo essersi accordato con Vladva Vavra l'artista che ha realizzato l'areografia, Ra-

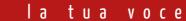
passato, la fotografia del nonno accanto ad un vecchio Tatra carico di tronchi, che per anni è stata appesa sul camino del salotto ed ora troneggia sulla fiancata destra dello Scania, una fotografia dei boschi della Moravia luoghi dove ha trascorso l'infanzia, disegnati sulla carenatura destra.

Sul lato sinistro, nella cabina si vede disegnato il primo autocarro Scania, raffirappresenta la genesi, mentre nella carenatura sinistra spiccano le fiamme che all'inizio del secolo scorso, avvolsero lo stabilimento di Sodertljie, incendio che miracolosamente domato consentì alla fabbrica di non interrompere definitivamente la produzione.

La tecnica del disegno al fine di rendere più verosimili le immagini di un tempo ha imposto i tratti neri sullo sfondo brillante della vernice originale, una sorta di chiaro e scuro che evoca i tratti di alcuni disegni a carboncino dei più quotati impressionisti fiamminghi.

Un opera d'arte che trasmette emozioni particolari, eseguita con particolare cura il cui unico piccolo difetto è quello di avere i disegni sulle fiancate invertite, come ci insegna la filosofia, a sinistra dalla parte del cuore si trova l'emotività, a destra la razionalità. Nel nostro caso, per ragioni di tecnica grafica, le immagini legate ai sentimenti, cioè alla famiglia sono state disegnate a destra, mentre quelle legate alla razionalità, cioè alla fabbrica Scania sono disegnate a sinistra. Un dettaglio insignificante per chi come Radek ha la possibilità di lavorare con al passione nel cuore, portandosi dietro il bagaglio dei propri ricordi.







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 OUESTO NUMERO DIAMO VOCE AI FRATELLI FRANCESCHET, BELLUNESI, CAMIONISTI PER VOCAZIONE E MUGNAI PER TRADIZIONE

a cura di Roberto Gianusso

vocazione e mugnai per tradizione, usano ogni giorno un Iveco Turbostar ed uno Scania 164 per trasportare

le farine dal proprio mulino, alle aziende agricole del bellunese. Una prassi apparentemente normale, come molti commercianti fanno ogni giorno.

Marco e Nicola Fraceschet, hanno per anni fatto gli autisti per aziende del **bellunese**, fino a quando esigenze legate alla necessità di dare continuità all'azienda di famiglia hanno deciso di lasciare la loro professione per affiancare il padre.

I Franceschet sono mugnai ancor da quando il bellunese era oltre i confini del patrio suolo ed in quei paraggi svettavano le bandiere dell'impero asburgico. La scelta di Marco e di Nicola di abbandonare il volante per dedicarsi alle macine è stata difficile anche se mitigata dal fatto che per la distribuzione delle farine, il Mulino Franceschet utilizza abitualmente un Iveco Turbostar 190.42 del 1987, che guida Nicola ed uno Scania 164 che utilizza Nicola. I due autocarri sono entrambi allestiti con cisterna per il trasporto di farine. In funzione dei brevi tragitti da percorrere, la scelta dei fratelli Franceschet è stata orientata all'acquisto di un autocarri usati, ma non per

Dopo una attenta ricerca i fratelli Franceset, hanno deciso di acquistare l'Iveco Turbostar già allestito in maniera specifica per le loro necessità di trasporto, così come anche lo Scania 164, entrambi scelti oltre che per le buone condizioni generali, dalla necessità di avere un mezzo robusto che consenta loro di po-

questo è stata casuale.

fratelli Franceschet camionisti per ter percorrere senza difficoltà gli impervi sterrati che conducono alle malghe alpine, per effettuare la consegna dei loro mangimi. Camion dotati di generosi V8 di elevata potenza, in grado di affrontare senza indugio le ripide salite del Cadore, ma allo stesso tempo affidabile nonostante la vetustà.

> Marco ha dichiarato di essere soddisfatto della scelta effettuata, "nonostante il mio nuovo lavoro non mi consente di andare oltre i confini del Cadore, mi trovo a mio agio ho la possibilità di guidare un autocarro che mi piace, lavoro tra le montaane della mia terra che amo, oani sera ho la possibilità di essere a casa con la mia famiglia". Una scelta senza dubbio motivata che prevede implicazioni sia di carattere professionale che affettivo.



Nicola anche lui autista da sempre, guidava una motrice utilizzata per la raccolta del latte, non si occupava di trasporti internazionale come Marco, ma era pur sempre impegnato senza soste, "il mio nuovo lavoro mi offre la possibilità di lavorare fianco a fianco con mio fratello e mio padre, di poter dare un seguito all'azienda di famiglia".

Molto sensibili alle problematiche ambientali, nell'ottica di preservare il più possibile la loro terra, i fratelli Franceschet si sono attivati per installare su entrambi gli autocarri un catalizzatore al fine di ridurre le emissioni.

"Normalmente effettuiamo le consegne delle farine per l'alimentazione animale presso qli alpeggi" ha raccontato Marco, "la necessità poter iniziare la nuova atti-



Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente? Avete proposte al riguardo? Vorreste raccontate la vostra esperienza?

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









Uniti si vince

La nostra missione

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

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

Partecipa con noi al rinnovamento

Ti chiediamo di prendere parte al rinnovamento del settore:

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

I beni e servizi che ti offriamo

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

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

Sequi le nostre attività e contattaci

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



info@assotrasporti.eu • 🚮 Assotrasporti • 📘 ASSOTRASPORTI





vità con un investimento modesto, ci ha indotto ad acquistare camion non recenti seppur in ottime condizioni, ma purtroppo non aggiornati alle più recenti disposizioni in materia di controllo delle emissioni".

"La necessità di percorrere le strade che conducono a località montane incontaminate" ha proseguito Nicola, "ci ha spinto a valutare di installare sui nostri autocarri dispositivi di riduzione delle

emissioni, che con un modesto investimento abbassano notevolmente il livello delle emissioni, rendendoli meno inquinanti e più adatti a circolare sulle strade delle dolomiti".

Proposte Lupi per l'autotrasporto, OK di Assotrasporti Ma più controlli per garantire l'applicazione delle regole

e associazioni vicine agli interessi della base - Assotrasporti, Azione nel Trasporto Italiano (ATI), Cepi-Uci e Un.i.coop Trasporti - plaudono alle rilevanti proposte messe sul piatto dal Ministro ai trasporti Lupi per la ripresa dell'autotrasporto italiano, di cui vi abbiamo parlato a pagina 10.

Le associazioni di cui Assotrasporti è capofila dicono sì all'eliminazione della scheda del trasporto, inutile adempimento oneroso per le aziende.

Ritengono poi che i costi minimi abbiano fatto la loro epoca e siano uno strumento inefficiente e poco funzionale per via della mancanza di controlli, da sostituire con un nuovo strumento di riferimento dei costi del trasporto - di cui necessita soprattutto l'autotrasportatore artigiano e la media impresa - che sfrutti al massimo la tecnologia attualmente disponibile. La camera di compensazione proposta dall'On. Ivan Catalano può costituire la soluzione concreta in tal senso e più in generale per la ripresa del comparto.

In ogni caso, la piccola e media impresa potrà salvarsi dalla crisi soltanto ab-

Perché non investire nei veicoli usati?

Assotrasporti, Azione nel Trasporto Italiano, Cepi-Uci e Un.i.coop Trasporti propongono di modificare la destinazione dei fondi per gli investimenti, rivolti al rinnovamento del parco veicolare.

Chiedono di destinare il 50% di tali contributi, ad oggi sfruttabili solamente dalle più grandi aziende, alla trasformazione dei veicoli usati in mezzi ecologici. Parliamo di bi-fuel, con trasformazioni gasoliometano, elettrico e ossidrogeno.

Obiettivo? Garantire anche alle piccole e medie aziende di autotrasporto italiane una rilevante riduzione del costo del carburante, del 20-30% circa, senza investimenti per l'acquisto di nuovi mezzi.

"Quale padroncino può permettersi l'investimento fino a 500 veicoli?" è la perplessità del Presidente di Assotrasporti **Secondo Sandiano**. "La quasi totalità degli autotrasportatori ha difficoltà ad investire nell'acquisto anche di un solo mezzo, sarebbe quindi opportuno ridurre la soglia da 500 a 50 veicoli per consentire un reale intervento sui parchi veicolari. Diversamente si continuerebbe a tutelare i pochi soliti noti a danno della quasi totalità degli autotrasportatori, dall'artigiano alla media impresa".

"Grazie a questa proposta nuove fasce di imprenditori potranno accedere ai finanziamenti - dichiara il Presidente Cepi-Uci **Rolando Marciano** - Diamo un taglio ai fondi destinati esclusivamente ai grandi".

ATTESTAZIONE DI CAPACITÀ FINANZIARIA PER AUTOTRASPORTATORI

RILASCIAMO

ATTESTAZIONI DI CAPACITA' FINANZIARIA

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

info@assotrasporti.eu





Corso Soleri 3, 12100 Cuneo www.assotrasporti.eu

INGRANATE LA MARCIA...CHIAMATECI E ASSICURATEVI!

bracciando un sistema nuovo, quello di "rete", che gli consenta di mantenere la propria autonomia aziendale ed identità, guadagnandoci in competitività con la grande azienda.

Una rete di padroncini è, infatti, più ambita dal mercato rispetto alla grossa impresa: mentre quest'ultima è improntata al conseguimento del profitto, spesso a discapito della qualità, il padroncino all'interno di una rete continuerà a garantire ai committenti un servizio preciso e puntuale, che scaturisce dalla passione e dall'impegno con cui svolge il proprio lavoro.

Parere affermativo anche per la proposta Lupi di una maggiore responsabilizzazione della committenza, se valutata in una fase transitoria verso una vera riforma dell'autotrasporto.

Resta comunque essenziale l'aumento dei controlli affinché le norme che regolano i rapporti fra committenti e vettori vengano applicate.

Assotrasporti e ATI sono favorevoli anche a porre dei limiti alla subvezione, ma suggeriscono di concedere un passaggio in più di quanto previsto dal pacchetto Lupi, azionando idonei strumenti di controllo e sanzione. Chiedono, inoltre, di applicare la loro proposta a costo zero sulla regolamentazione degli intermediari nel trasporto, già presentata ai Sottosegretari ai trasporti.

In conclusione, le associazioni guidate da Assotrasporti plaudono la "ricetta Lupi" per l'autotrasporto. Rammentano, però, da un lato l'importanza di attuare controlli affinché vengano applicate in concreto le norme, dall'altro lato la necessità di rendere operative le loro ulteriori proposte programmatiche, forti dei riscontri positivi già raccolti nel mondo politico italiano e comunitario.

Su assotrasporti.eu trovate maggiori dettagli sulle proposte Assotrasporti per la ripresa del settore.

Avete idee da proporre?

Contattate Assotrasporti:
Email info@assotrasporti.eu

Tel. 348 8827231

Serracchiani incontra le associazioni vicine alla base Assotrasporti chiede di fare di più per le piccole imprese

o scorso 27 novembre a Roma il Vicesegretario del PD Debora Serracchiani, responsabile di partito per i trasporti e le infrastrutture, ha incontrato una delegazione Assotrasporti, Azione nel trasporto italiano e Cepi-Uci.

Le associazioni hanno presentato la piattaforma di proposte per la ripresa e il rilancio dell'autotrasporto italiano, già visionata e commentata positivamente dal Vicesegretario lo scorso mar-

zo, che nel frattempo è stata ampliata con quanto emerso nel corso delle ultime assemblee comuni con la categoria sul territorio.

Il Presidente Assotrasporti Sandiano ha ringraziato il Vicesegretario Serracchiani per aver accolto e riproposto il secondo punto del programma associativo, riguardante l'eliminazione del bagarinaggio abusivo mediante la creazione di una sezione ad hoc nell'Albo autotrasporto per le imprese che effettuano

attività di intermediazione in misura superiore al 30% del loro fatturato.

Anche l'iniziativa di costituire un tavolo comune tra l'Amministrazione regionale del Friuli Venezia Giulia, Autovie Venete, FVG Strade, Polstrada ed altri soggetti competenti a livello territoriale per creare **sinergie nei controlli stradali** ha trovato un completo supporto dei presenti, in quanto in linea con una delle proposte del team di associazioni.

Dall'incontro è emersa la completa e reciproca disponibilità ad instaurare un **rapporto collaborativo e propositivo** al fine individuare e realizzare ogni possibile soluzione atta a salvare le aziende di autotrasporto italiane, in sempre maggior affanno.

Il gruppo di associazioni con Assotrasporti capofila ha invitato il Vicesegretario a supportare concretamente i restanti punti della piattaforma di proposte, realizzabile da subito a costo zero.

"In un comparto dove il tessuto imprenditoriale è composto da piccole o medie aziende - dichiarano congiuntamente i Presidenti delle associazioni - siamo le uniche associazioni a proporre soluzioni concrete per la loro sopravvivenza".



Lo zombie-Sistri non sanzionerà da gennaio

Assotrasporti al tavolo Sistri: serve un sistema nuovo!

o scorso 13 novembre si è svolta una nuova riunione tecnica del Tavolo di monitoraggio e concertazione del Sistri, presso il Ministero dell'Ambiente, in un momento di grande incertezza per la gestione del sistema e di reclami per la sua inefficienza.



Presente anche Assotrasporti, che da tempo porta avanti con Azione nel Trasporto Italiano la campagna sui social network **#StopSistri**, per abbattere il sistema, un "morto che cammina".

La tutela dell'ambiente necessita di un sistema di tracciabilità dei rifiuti efficace, ma fintanto che il sistema non funziona non si dovranno penalizzare i trasportatori e tutte le altre aziende della filiera con costi ed adempimenti inutili.

Da qui la richiesta Assotrasporti di sospendere il sistema attuale - scongiurando un inutile cambio di gestore, posticipando il pagamento del contributo e chiedendo il rimborso degli inutili costi sostenuti - per ripartire con un nuovo sistema, meno costoso, più efficace e al passo coi tempi.

Lo stesso Ministro dell'Ambiente Gal-

letti riconosce che "serve un sistema più moderno dal punto di vista tecnologico".

Per questo, durante la riunione del Tavolo Sistri di aprile, Assotrasporti aveva proposto di semplificare il numero di dispositivi a bordo dei veicoli, consentendo di utilizzare anche per il trasporto rifiuti apparati dalle prestazioni superiori per la tracciabilità, come i satellitari, ove presenti.

Cominciano intanto a farsi sentire i primi effetti della campagna per l'abbattimento dello zombie-Sistri: è passato alla Camera un provvedimento che posticipa l'applicabilità delle sanzioni sul Sistri dal 1° gennaio al 31 dicembre 2015, in attesa dell'OK dal Senato.

Un passo avanti importante, ma non ancora sufficiente.

Toc toc, c'è nessuno? Il silenzio dell'Albo fa rumore Assotrasporti chiede interventi contro la mancata trasparenza

in da luglio Assotrasporti, Azione nel Trasporto Italiano, Cepi-Uci e Un.i.coop Trasporti lamentano il malgoverno dell'organo che per primo è chiamato a rappresentare e tutelare gli autotrasportatori, il Comitato centrale dell'Albo per l'autotrasporto.

Il dito è puntato contro il silenzio radar del Comitato centrale, che ha tenuto all'oscuro i cittadini sulla sua rinnovata composizione, senza aggiornare il proprio sito web per oltre otto mesi.

Tanto ci è voluto perché fosse pubblicato il Decreto ministeriale che stabilisce la composizione dell'organo preposto a guidare l'Albo autotrasporto, ricostituito a inizio 2014 sulla base di requisiti inseriti in sordina nella Legge di Stabilità 2014 e volti ad assicurare l'accesso al Comitato centrale ai "soliti noti".

Il tutto senza contare i malfunzio-

namenti del sito ufficiale dell'Albo, rimasto oscurato per mesi, con i conseguenti problemi di pagamento telematico delle quote di iscrizione all'Albo e la mancata diffusione delle direttive ed informative fondamentali all'autotrasportatore per svolgere la sua attività.

Assotrasporti e le altre associazioni vicine alla base hanno, dunque, chiesto alle autorità competenti - a cominciare dal Responsabile alla trasparenza presso il Ministero dei trasporti - di intervenire con adeguati provvedimenti per il mancato rispetto dei tempi di pubblicazione, a decorrere dall'elezione o dalla nomina del Comitato centrale, delle notizie e della normativa legate all'Albo.

"I tre mesi fissati dal decreto sono passati da tempo - lamenta il Segretario nazionale Assotrasporti **Aurelio Prisco** - Chi di dovere intervenga per sanzionare chi non rispetta le norme sulla trasparenza".

Anche il mondo politico si è espresso in merito. Un'interrogazione parlamentare presentata a luglio dagli On. Gallinella e De Lorenzis, cui il Ministero non ha ancora dato risposta, riprende proprio le questioni sollevate da Assotrasporti e dalle altre associazioni vicine alle base.



I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



Ing. PAOLO GIOLITTI

SICUREZZA E AMBIENTE

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

AGENTI CHIMICI: OBBLIGHI PER UTILIZZATORI

n questo numero analizzeremo gli obblighi di un'azienda di autotrasporto in relazione all'utilizzo di agenti chimici.

I riferimenti nomativi in materia sono:

- il Regolamento Europeo CE n. 1907/2006 e s.m.i. (denominato REACH), relativo alla registrazione, valutazione, autorizzazione e restrizione delle sostanze chimiche, entrato in vigore il 1/06/2007;
- il Regolamento Europeo CE n. 1272/2008 e s.m.i. (denominato CLP), relativo alla classificazione, etichettatura e imballaggio delle sostanze e delle miscele, entrato in vigore il 20/01/2009.

Il Regolamento REACH prevede la registrazione da parte dei produttori/importatori di tutte le sostanze prodotte/ importate nella Comunità Europea in quantità superiore alla tonnellata annua.

L'art. 3, par. 13, del REACH definisce l'utilizzatore a valle come "ogni persona fisica o giuridica stabilita nella Comunità diversa dal fabbricante o dall'importatore che utilizza una sostanza, in quanto tale o in quanto componente di un preparato, nell'esercizio delle sue attività industriali o professionali. I distributori ed i consumatori non sono considerati utilizzatori a valle..."; è pertanto sufficiente che un'impresa faccia uso anche di un solo prodotto chimico nell'eserci-

zio delle proprie attività per essere definita utilizzatore a valle.

In genere un'azienda di autotrasporto rientra in tale definizione come utilizzatore professionale; infatti, oltre ai carburanti, può utilizzare detergenti per la pulizia dei mezzi, oli lubrificanti e prodotti per la manutenzione degli stessi, tutti agenti che normalmente contengono sostanze soggette al Regolamento REACH.

Il Regolamento REACH prevede anche per l'utilizzatore a valle alcune responsabilità, sia in fase di acquisto che di utilizzo di prodotti chimici, soprattutto se pericolosi.

In fase di acquisto l'utilizzatore deve verificare che le sostanze:

- siano pre-registrate o registrate dal produttore/importatore;
- siano utilizzate nella propria azienda solo per gli usi consentiti dalla scheda di sicurezza (art. 37 del REACH);
- 3. se comprese nell'elenco delle sostanze soggette ad autorizzazione (allegato XIV del REACH), siano state autorizzate dall'ECHA nei tempi previsti ed il proprio utilizzo rientri tra quelli autorizzati (art. 56 del REACH);
- 4. se comprese nell'elenco delle sostanze soggette a restrizioni (allegato XVII del REACH), il proprio utilizzo rispettati le restrizioni ivi riportate (art. 67 del REACH).
- In fase di utilizzo i principali obblighi



sono di seguito indicati:

- 1. Valutazione del rischio chimico ai sensi del D.Lgs. 81/08 e s.m.i., nell'ambito del quale ricomprendere la "Valutazione della sicurezza chimica" (art. 37 del REACH), individuando ed applicando le misure di prevenzione e protezione generali e quelle specifiche riportate nelle schede di sicurezza.
- Informazione dei lavoratori, consentendo l'accesso alle schede di sicurezza, anche attraverso estratti di sintesi
- 3. Formazione dei lavoratori circa la nuova classificazione ed etichettatura delle sostanze chimiche pericolose ai sensi del Regolamento CLP (in vigore dal 1/12/2010 per le sostanze e dal 1/06/2015 per le miscele).

È quindi auspicabile che tali argomenti (nello specifico strutture delle schede di sicurezza, classificazione ed etichettatura delle sostanze/miscele pericolose) siano inseriti nei piani formativi, nello specifico nei corsi di formazione in materia di sicurezza, prima dell'entrata in vigore della nuova normativa.





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.

GLI STANDARD DI QUALITÀ PER I SETTORI AUTOMOBILISTICO E FERROVIARIO

n questo numero, con la collaborazione dell'Ingegnere Fiorenzo Marcellio, vogliamo meglio definire gli standard normativi certificabili per il settore automobilistico e ferroviario. Nello specifico oggi le automobili sono molto sicure, ma tutto questo non basta. Difatti l'elevato livello di sicurezza dei singoli componenti potrebbe essere pregiudicato quando questi devono interagire tra di loro.

Lo **standard ISO/TS 16949** certifica l'influenza reciproca ottimale tra i vari elementi e permette di prevedere e togliere i fattori di rischio fin dalla progettazione, ridefinendo - dall'inizio alla fine - le tecniche di produzione.

Nell'ambito di una politica dei trasporti sempre più sopportabile, il trasporto ferroviario è destinato a rivestire un ruolo sempre più strategico per le sue caratteristiche di compatibilità ambientale.

Lo **standard IRIS**, insieme alla **ISO 9001:2008**, definisce i requisiti specifici per i sistemi di gestione della qualità utilizzati nel **settore ferroviario** sia per quanto riguarda la progettazione, lo svi-

luppo, la produzione, la manutenzione ed eventualmente l'installazione del materiale rotabile e di prodotti correlati, sia per quanto riguarda il servizio clienti.

GLI STANDARD IRIS E ISO/TS 16949

IRIS (International Railway Industry Standard) è uno standard scritto da quattro dei maggiori produttori di sistemi ferroviari (Bombardier, Siemens, Alstom e Ansaldo Breda) e patrocinato dall'UNIFE (Union of European Railway Industries), con la finalità di creare uno schema di valutazione dei fornitori valido a livello globale per il settore dei materiali rotabili.

Lo Standard IRIS è un sistema per la valutazione dei fornitori nel settore internazionale dei Trasporti, ed in particolare per i materiali rotabili, che sta incontrando una sempre maggiore adesione da parte di tutte le aziende interessate. Lo standard IRIS:

- si basa sul rispetto dello standard ISO 9001, con l'aggiunta dei requisiti specifici del settore dei materiali rotabili;
- prevede un database on-line ad acces-



so riservato da parte dei costruttori e delle aziende sottoposte a verifica.

Essere inclusi nel database IRIS garantisce un punto di forza notevole, anche commerciale, per le aziende del settore del materiale rotabile che vogliano presentarsi con le carte in regola su un mercato molto importante.

La ISO/TS 16949 è una specifica elaborata dalla International Automotive Task Force (IATF) e dalla Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) con il supporto del Comitato Tecnico ISO, ai fini di istituire per i Costruttori di automobili un metodo di valutazione uniforme dei propri fornitori.

Anche questa specifica è stata armonizzata con la ISO 9001, cioè riporta gli stessi paragrafi della ISO 9001 con l'aggiunta di una serie di requisiti specifici per l'industria automobilistica.

La certificazione secondo questo stan-

dard costituisce oggi un requisito universalmente riconosciuto nel settore e una condizione quasi imprescindibile per essere fornitori di primo livello delle case costruttrici di auto e autoveicoli in genere.

LO SCOPO DEGLI STANDARD

Entrambi gli standard si pongono come principali obiettivi il miglioramento della qualità delle forniture e la riduzione dei costi di audit presso i fornitori.

Lo scopo degli standard è quello di sviluppare un sistema di gestione aziendale, ossia un'organizzazione interna basata su un insieme di regole e di procedure, che preveda il miglioramento continuo e sia improntato alla prevenzione dei difetti.

Ciascun cliente deve potersi fidare di quanto l'azienda gli fornisce non solo contestualmente alla singola fornitura, ma in un periodo di tempo molto lungo, consentendogli di ridurre i propri costi in controlli, resi e assistenza in garanzia. Allo stesso tempo deve poter fare affidamento su un fornitore che punta a migliorare la qualità del prodotto, in rispondenza alle proprie attesa esplicite o implicite per l'uso previsto ed in rispondenza alle ultime disposizioni legali in materia.

Affinché un'organizzazione funzioni efficacemente, è necessario che essa determini e gestisca numerose attività collegate, viste come processi. A tutti i processi può essere applicata la metodologia conosciuta come "Plan-Do-Check-Act" (PDCA). La metodologia PDCA può essere brevemente descritta, secondo le definizioni degli standard stessi, come segue:

• Plan: stabilire gli obiettivi ed i processi

Pratiche auto

Allod Sry

Corso Alcide de Gasperi 21, 12100 Cuneo

Tel.: 0171 489258

Fax: 0171 649604

Email: alloasrl@gmail.com

necessari per fornire risultati in conformità ai requisiti del cliente e alle politiche dell'organizzazione;

• Do: attuare i processi;

post vendita.

- Check: monitorare e misurare i processi ed il prodotto a fronte delle politiche, degli obiettivi e dei requisiti relativi al prodotto e riportarne i risultati;
- Act: intraprendere azioni per migliorare in continuo le prestazioni dei processi.
 L'indice delle norme è molto lungo e investe tutte le attività e le funzioni dell'azienda, dal Commerciale, alla Progettazione, alla Produzione ed all'assistenza

COSA COMPORTA CERTIFICARSI SE-CONDO QUESTI STANDARD

Molto spesso significa ripensare i propri processi interni e investire molto tempo nel descriverli in una procedura, definendo tutti i momenti in cui occorra registrare un'informazione.

Le nostre aziende sono orientate a lavorare quasi sempre in emergenza e documentano poco sia quello che funziona sia, soprattutto, quello che non funziona. Documentano poco quello che funziona, perché danno per scontato che tutti sappiano fare le cose in modo corretto e documentano altrettanto poco quello che non funziona, perché lo ritengono una perdita di tempo, "molto meglio cercare di correggerlo e passare oltre".

In questo modo però l'azienda non cresce, non standardizza il proprio *know how* e non lo valorizza. Al cambiare delle persone in azienda o quando il lavoro aumenta le cose "fatte bene" non sono così facilmente riproducibili e, spesso, riappaiono errori che si pensava di aver corretto. Questo perché il "tamponamento" non funziona in eterno e senza una raccolta dati adeguata non si arriva ad affrontare le cause vere alla radice dei problemi.

L'onere è quindi quello di creare procedure e modulistiche adeguate per ogni fase del processo che va dall'acquisizione di un ordine fino alla spedizione del prodotto ed all'eventuale assistenza post vendita, passando attraverso la gestione dei requisiti applicabili, la gestione del personale, la gestione delle macchine e degli strumenti di misura, la tracciabilità, l'organizzazione del magazzino, la gestione dei controlli sul prodotto, ecc.

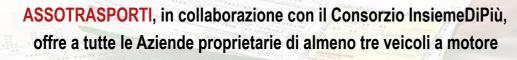
Risulta importante una già avviata esperienza nel settore del materiale rotabile (per la IRIS) o nel settore automotive (per la ISO/TS 16949), per poter testare sul campo l'applicazione del sistema e collaudare le regole che ci si è dati, ed una propensione al rimettersi in gioco da parte di tutti gli attori coinvolti.

E GLI INVESTIMENTI NECESSARI?

Innanzitutto serve l'impegno di tutta l'azienda a partire dalla Direzione, che deve vedere in questi standard in primis un'occasione per rendere la propria organizzazione più matura e razionale.

È necessario dedicare il giusto tempo nell'analisi dei processi attuali, per non stravolgerli laddove si ritengono adeguati e per intervenire pesantemente laddove invece questi non siano in linea con lo standard. Un consulente esperto tirerà le fila, commisurando il più possibile lo sforzo alle dimensioni aziendali ed alle richieste dei clienti per quel settore.

Diventa indispensabile coinvolgere i propri fornitori, aumentando le prestazioni richieste, in una logica di crescita reciproca (in tal senso entrambi gli standard



UN LIBRO MATRICOLA DEDICATO, A CONDIZIONI DI SICURO INTERESSE

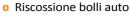
Contattateci al numero 348.8827231:

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









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

richiedono che quelli critici raggiungano dei propri strumenti di misura (laddove gola di fronte a committenti molto granalmeno la certificazione ISO 9001).

Altre giornate dovranno essere dedicate alla verifica da parte dell'Ente di certificazione ed alla risposta alle non conformità che eventualmente verranno rilevate. In alcuni casi l'azienda dovrà migliorare il proprio parco attrezzature (ad esempio se il cliente richiede controlli specifici) oppure dovrà provvedere alla certificazione

questi siano indispensabili per assicurare la conformità del prodotto).

Sono investimenti di solito molto più blandi rispetto a quelli in nuove linee di produzione e nuove macchine, ma che possono dare un beneficio ed un ritorno economico spesso molto più elevato, in particolare alle piccole e medie aziende che devono presentarsi con le carte in redi e strutturati.

Per saperne di più

contattate DG Consulting s.c. Tel.: 0171.412816 Email: info@dgconsulting.it



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.

CENNI SUL CONTRATTO DI SPEDIZIONE

Il contratto di spedizione, ai sensi dell'art. 1737 c.c., è il mandato con il quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie.

Pertanto l'obbligazione assunta dallo spedizioniere non comprende l'esecuzione del contratto di trasporto stipulato tramite il suo intervento, a meno che, attraverso una valutazione globale degli obblighi da lui assunti nel caso specifico non sia possibile far discendere una responsabilità in capo a quest'ultimo anche per quanto attiene al risultato finale del trasporto.

In quest'ultimo caso si parla della figura dell'accordo di spedizione-trasporto (art. 1741 del c.c.), che si ha quando lo spedizioniere assume con mezzo proprio o altrui l'unitaria obbligazione dell'esecuzione, in totale autonomia. del trasporto della merce.

Anche se tale assunzione non è esplicita la giurisprudenza ha considerato rilevante al fine di individuare la figura dello spedizioniere-trasporto l'attribuzione allo spedizioniere di un amplissimo potere discrezionale di scelta con riferimento al mezzo e alla modalità del trasporto. Sempre per individuare la suddetta figura assume rilevanza il patto che comprende una retribuzione unitaria e globale, tale da indicare l'assunzione da parte dello spedizioniere dell'obbligo del risultato finale del trasporto.

Le definizioni riportate sono importanti per configurare le responsabilità.

Infatti se non si può configurare un contratto di spedizione-trasporto, in caso di perdita o avaria della merce, il destinatario potrà far valere le proprie pretese risarcitorie nei confronti del **vettore**.

Si distingue ancora, sempre ai fini della responsabilità l'ipotesi in cui il trasporto sia stato affidato a più singoli vettori ovvero ad unico vettore che abbia poi incaricato alcune tratte del trasporto ad altri sub-vettori

In caso di contratto di trasporto con unico vettore, quest'ultimo risponde nei confronti del destinatario del viaggio inteso nella sua globalità. Nel caso di trasporto assunto cumulativamente da più vettori successivi con unico contratto, i vettori rispondono in solido per l'esecuzione del contratto dal luogo originario di partenza sino al luogo di destinazione.

Nel caso di **più singoli vettori** e quindi plurimi singoli contratti di trasporto, ciascun vettore risponde della tratta di viaggio di propria competenza e la presunzione di responsabilità opera a carico dell'ultimo vettore che abbia preso in consegna la merce senza formulare alcuna riserva (art. 1693 c.c.).

In tutti i casi se si verifica la perdita o l'avaria della merce, il committente danneggiato potrà pretendere dal vettore il ristoro dei danni subiti. senza necessità di dimostrare la sussistenza di specifiche responsabilità nell'esecuzione

dell'incarico affidato, rimanendo in capo a quest'ultimo l'onere di provare che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o dal loro imballaggio, dal fatto del mittente o da quello del destinatario

Un caso particolare ma molto importante concerne la responsabilità del vettore a mezzo container con la previsione della clausola contrattuale FCL/FCL (Full Container Load).

La clausola contrattuale citata riguarda una o più partite di merce in container riempito presso lo stabilimento del caricatore. Il container, dopo la visita doganale, viene sigillato e così viaggerà sino a raggiungere il destinatario finale.

Poiché in questo caso il caricamento avviene a cura esclusiva del mittente, sullo stesso grava tutta la responsabilità delle operazioni. Il mittente caricatore deve infatti accertarsi dell'integrità dell'unità di carico da riempire e conseguentemente della sua idoneità a proteggere, conservare, riparare e custodire le merci, non trascurando di considerare le inevitabili sollecitazioni fisiche cui il container è sottoposto in viaggio e le possibili escursioni termiche.

Il vettore, invece, ricevendo un container chiuso e sigillato, è in linea di principio esente da responsabilità per le avarie subite dalle merci trasportate, se il container risulta intatto all'arrivo. In tal caso infatti non opera la presunzione di responsabilità del vettore, non avendo egli avuto alcuna possibilità di accertare lo stato della merce alla partenza.



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.

TRASPORTI - NUVOLE E SINDACATO

uando qualcuno, avendone il potere, assume decisioni estranee alla comune logica ed al buon senso, le quali producono effetti negativi sulla vita degli altri, incidendo sul lavoro, sulla economia, sull'equilibrio sociale, sulla gestione della giustizia, si dice che "vive con la testa sulle nuvole", perché lontano dalla realtà.

Talora occorrono anni per rimuovere, o quantomeno modificare, le ingiuste conseguenze di tali decisioni che non possono più essere sopportate da chi le ha dovute subire.

Dipende dal fatto che gli autori di tali decisioni, che spesso si riflettono su interi settori dell'imprenditoria, non hanno mai vissuto la quotidiana realtà di esperienze lavorative, e non si può immaginare di poter introdurre innovazioni positive essendo sempre rimasti seduti dietro una scrivania.

Tra i plurimi comparti economici che vengono compromessi da decisioni legislative, che pregiudicano il futuro lavorativo con abnormi tassazioni, con regolamentazioni nebulose e contraddittorie e sulle quali la Magistratura esprime, conseguentemente, pronunce discordanti, esiste una categoria che, significativamente, opera invece ogni giorno con lo sguardo attentamente volto verso terra: gli autotrasportatori.

Per loro, che affrontano chilometri in

mezzo alla nebbia - che ha la medesima composizione delle nuvole - non è possibile distrarsi, anche se ne avrebbero motivo, per i molti problemi ai quali devono pensare ogni giorno.

I secoli trascorrono, ma la necessità per gli uomini di ottenere "soluzioni giuste" ai loro problemi, che vengono impedite per la nebulosità delle norme che li regolamentano, rimane nel tempo, fino ai nostri giorni.

Già 2500 anni or sono, in Grecia, Aristofane, con significativo riferimento alla ambiguità della vita sociale, scriveva nella sua commedia "Le nuvole" in merito a quanto nella vita fosse da ritenersi giusto, o ingiusto, per esortare i suoi contemporanei ad agire nella consapevolezza del ruolo che ognuno svolge nella società, per consentire con chiarezza il riconoscimento e la tutela dei propri diritti. Ma, a differenza di quanto avveniva nel quarto secolo avanti Cristo, nella vigenza della schiavitù nel lavoro, nella democrazia della Grecia vigevano principi di

giustizia, che nella nostra democrazia devono essere fatti valere con il contributo dell'azione comune di quanti sono consapevoli di potersi avvalere dei mezzi che la stessa consente.

In allora non sussisteva la possibilità di costituire spontanee Associazioni di categoria, per tutelare i propri legittimi interessi tramite una propria Organizzazione sindacale. Oggi sì.

Gli autotrasportatori attraversano da tempo un periodo di particolare difficoltà e non possono più sopportare normative confuse e contraddittorie che si traducono in sacrifici continui.

È il legislatore che approva le leggi, ma sono coloro che vivono del proprio lavoro che possono avvalersi del potere della sovranità, riconosciuta dalla Costituzione, per esprimere, in occasione delle elezioni, la propria determinazione ad impegnare il legislatore a presentare soluzioni idonee a risolvere i problemi sociali, conseguendo, con la partecipazione personale alle iniziative territoriali e nazionali promosse dal Sindacato, quelle leggi "giuste" che fanno scomparire le nuvole e le nebbie che nascondono i loro diritti.







DR. FERRUCCIO MARELLO

SPORTELLO ALIMENTARE

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

CONSULENTI E CONSULENZE

Papita abbastanza spesso alle imprese di venire a contatto con professionisti di varia estrazione, che offrono attività di consulenza alimentare, in vista di intraprendere forse una collaborazione stabile con un nuovo cliente, in base a cui la Direzione deve decidere cosa fare.

Esistono generalmente solo due motivazioni che spingono un'Azienda a cercare un consulente esterno. La prima è rappresentata da quelle situazioni in cui la Direzione percepisce la presenza di problemi importanti, ma non ha la possibilità o la capacità di individuare con precisione quali siano le cause di questi problemi e non è in grado di porvi rimedio con risorse e competenze interne.

Il secondo caso è quello in cui l'Azienda funziona bene, ma desidera comunque migliorarsi o trovare nuovi sbocchi di mercato, al fine di differenziarsi dai competitori e soddisfare maggiormente le richieste dei clienti.

In questo quadro generale, il ieri del comparto agroalimentare può essere definito incerto e poco chiaro, perché la discesa in campo del metodo di autocontrollo HACCP aveva creato le condizioni legislative per un forte miglioramento delle condizioni di protezione della salute dei Consumatori, ma la sua

applicazione spesso solo documentale e la diffusa carenza di assimilazione di questo metodo di lavoro nella quotidianità operativa del comparto ha in larga misura svuotato tutto il discorso dei suoi significati più pregnanti.

Dal 1997 ad oggi, se un risultato può esserci stato, è quello di aver generato in un certo numero di operatori del settore alimentare l'abitudine a compilare in qualche misura le evidenze di ciò che accade nel bene e nel male, ad effettuare alcune verifiche più o meno abituali e in qualche modo già presenti anche prima. ad investire una quota parte economicamente variabile del proprio fatturato in consulenze esterne

Purtroppo, risultati di questo tipo po-

trebbero essere ritenuti soddisfacenti, se parlassimo di una normativa promulgata due anni fa, ma gli anni ormai sono diciassette e la valenza di questi traguardi si sta rivelando sempre più insufficiente a mano a mano che il tempo

Se quindi il passato del comparto agroalimentare appare incerto e confuso, il suo futuro non appare molto più rassicurante e definito, proprio perché l'assenza di basi culturali relative alla sicurezza alimentare solide, condivise e generalizzate pone i presupposti per un medio-lungo periodo di caos, proliferazione documentale fine a sé stessa e mantenimento dei livelli di sicurezza per il Consumatore inferiori a quanto desiderato.

Il messaggio derivante dal Pacchetto **Igiene**, che prevede lo spostamento





completo della responsabilità in capo al titolare dell'Azienda alimentare ed un compito di pura supervisione della conformità in capo all'Autorità Competente, sta facendo breccia a poco a poco nella mente dei soggetti agli adempimenti, per due aspetti eminentemente pratici, che molti hanno già toccato con mano o toccheranno a breve.

Da un lato vi è il cambiamento avvenuto nel regime sanzionatorio, evidenza straordinariamente tangibile soprattutto per tutti quei numerosissimi, che attendevano la visita ASL facendo poco o nulla, sicuri che dopo la redazione del verbale avrebbero potuto mettersi in ordine con comodo, senza pagare mai una lira di multa.

Dall'altro lato, vi è la presa di coscienza che assumersi pienamente la responsabilità di garantire la sicurezza alimentare di ciò che si produce comporta una decisa impennata delle spese, per così dire da "vendere" al cliente, sotto forma di "morte" cioè non riversabili sul prezzo aumento del prezzo del trasporto, perdel prodotto finito.

Il mondo del trasporto non è al di fuori di queste tematiche, perché lo spostamento degli alimentari soprattutto refrigerati è tenuto in grande considerazione dal Pacchetto Igiene oggi vigente, ma presumibilmente lo sarà anche di più nella versione 2015 del rale ormai fuori controllo di veri e propri

medesimo, per cui chi conferisce il valore vero e proprio al prodotto, trasferendolo dal luogo di produzione a quello di vendita, sarà indubbio protagonista negli anni a venire.

A differenza dei produttori però, i trasportatori possono usufruire in misura minore della possibilità di creare prodotti di fascia "bassa" e altri di fascia "alta", ricaricando poi su questi ultimi i maggiori costi di gestione, in quanto non è pensabile la possibilità di effettuare trasporti scadenti seppur economici, soprattutto in questo particolare

Ecco quindi che, se la Direzione decide di ampliare i propri controlli qualità inserendo nuove procedure, assumendo personale ad hoc, sostituendo veicoli o potenziando il proprio sistema di erogazione del servizio, si verificherà un incremento dei costi per sua natura difficile ché il mantenimento delle condizioni di massima sicurezza alimentare sono comunemente viste come sottintese e dovute e non come un valore economico da pagare a parte.

La situazione generale della sicurezza alimentare ha inoltre innescato una spispostamenti di attribuzione di responsabilità dai soggetti agli adempimenti ai loro fornitori, con il risultato ultimo che il Bel Paese è ormai solcato da nord a sud da un oceano di moduli, di referenziamenti, di questionari spesso deliranti, di verifiche ispettive le più disparate.

Questa imponente massa di burocrazia autoreferenziata complessivamente non sta avendo nessun altro risultato che una elefantiaca proliferazione della carta circolante, probabilmente senza aggiungere che uno spillo o due al livello di sicurezza effettiva per la salute del povero Consumatore.

Tornando quindi all'inizio, l'utilizzo di un consulente è senz'altro utile, ma solo se la sua attività è rivolta a mettere in condizioni l'impresa di fare da sola, a creare i presupposti culturali ed applicativi per far fronte alle richieste in modo rapido e autonomo, arrivando nel tempo a limitare sempre di più la necessità del consulente stesso.

Chi al contrario utilizza il consulente esterno come una sorta di impiegato di lusso da utilizzare all'occorrenza per avere qualcuno su cui "scaricare la grana" commette un grave e dispendioso errore, perché più passa il tempo e meno sarà in grado di far fronte alle future ne-



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.

RESTYLING DEI REGIMI AGEVOLATI **NELLA LEGGE DI STABILITÀ**

I disegno di legge di stabilità all'articolo 9 istituisce un regime forfetario di determinazione del reddito da assoggettare a un'unica imposta sostitutiva con l'aliquota del 15 per cento Il nuovo "regime agevolato" che a differenza dei così detti "minimi" costituisce il regime "naturale" per chi possiede i requisiti, prevede soglie di ricavi diverse a seconda del tipo di attività esercitata. Tali soglie variano da 15.000 euro per le attività professionali a 40.000 per il

Il nuovo regime sostituisce i regimi "di favore" vigenti, ovvero il regime per le nuove iniziative, il regime dei "minimi" e il regime contabile agevolato per gli "ex minimi".

Coloro che al 31 dicembre 2014 si avvalgono dell'attuale regime dei minimi possono continuare ad avvalersene fino al completamento del quinquennio agevolato e comunque fino al compimento del trentacinquesimo anno di età.

All'interno del nuovo regime dei minimi si prevede una specifica disciplina di vantaggio per coloro che iniziano una nuova attività: per i primi tre anni il reddito imponibile è ridotto di un terzo.

Le **principali novità** rispetto alla vigente normativa possono essere così riassun-

- l'aliquota dell'imposta sostitutiva è del 15 per cento;
- il limite del volume d'affari per accedere al regime è differenziato in funzione dell'attività esercitata:
- le spese sostenute nell'esercizio dell'attività sono ininfluenti, ad eccezione dei contributi previdenziali, per la determinazione del reddito. Infatti il

reddito è determinato con l'applicazione di coefficienti di redditività ai ricavi prodotti, che variano a seconda dei diversi tipi di attività:

- possono accedervi anche coloro che sostengono spese per il personale, per un massimo di 5mila euro;
- possono accedervi anche coloro che effettuano cessioni all'esportazione;
- il limite degli investimenti in beni strumentali è calcolato sul valore degli stessi alla fine dell'esercizio precedente, che non deve superare i 20 mila euro.

Come detto in precedenza il regime opera come regime fiscale naturale, nel senso che quanti hanno i requisiti prescritti dalla norma devono esercitare alcuna opzione per l'ingresso nello stesso, salva la facoltà, al contrario, di optare per l'applicazione dell'IVA e delle imposte sui redditi nei modi ordinari.

Le caratteristiche distintive del nuovo regime si possono così sintetizzare:

Il reddito d'impresa o di lavoro autonomo viene determinato in funzione dei soli ricavi o compensi percepiti nel periodo d'imposta. Su detti ricavi o compensi viene applicato un coefficiente di redditività; le spese per l'esercizio dell'attività, infatti, non possono essere dedotte, ad eccezione dei contributi previdenziali.

Il reddito imponibile così determinato viene assoggettato ad un'imposta, con aliquota unica al 15%, sostitutiva dell'IRPEF, delle addizionali all'IRPEF e dell'IRAP.

Il contribuente che si avvale del regime forfetario pur operando in un regime di franchigia ai fini dell'IVA e, per quel che riguarda le operazioni passive, possa essere considerato alla stregua di un consumatore finale, è dotato di piena soggettività ai fini del tributo, con conseguente necessità di aprire una posizione IVA.

I soggetti in regime forfetario restano esclusi dall'applicazione degli studi di settore e dei parametri ed inoltre avranno una riduzione sostanziale degli adempimenti contabili e fiscali.

Per quanto riguarda poi il versante contributivo gli esercenti attività d'impresa hanno la facoltà di applicare un regime agevolato che prevede la soppressione del livello minimo imponibile previsto ai fini del versamento dei contributi previdenziali. I soggetti in regime forfetario adottano quindi un regime contributivo a percentuale sul reddito dichiarato.

L'ambito soggettivo è in ogni caso circoscritto alle **persone fisiche**, con esclusione quindi di chi opera in società, esercenti attività di impresa, arte o professione che, nell'anno solare precedente, hanno conseguito ricavi o compensi, ragguagliati ad anno, non superiori a determinate soglie che variano a seconda del codice ATECO che ricomprende l'attività d'impresa o professionale esercitata.

A seconda delle diverse attività economiche sono inoltre previsti diversi coefficienti di redditività i quali determinano il reddito imponibile.

Infine è opportuno ricordare che la nuova norma consente ai contribuenti che, al 31 dicembre 2014, sono nel **regime dei "minimi"**, di continuare ad avvalersene fino alla scadenza naturale. Il regime fiscale dei "minimi", di conseguenza, pur essendo soppresso, si continuerà ad applicare limitatamente ai contribuenti che già se ne avvalevano alla data di entrata in vigore del nuovo regime, ma non oltre la data di scadenza naturale (quinquennio o compimento del trentacinquesimo anno di età)

In attesa dell'approvazione del disegno di legge e ricordando che quanto detto si applicherà a decorrere dal periodo di imposta 2015, si dovranno attendere i decreti ministeriali che detteranno le disposizioni necessarie per l'attuazione e le successive modalità applicative.



Focus: qui Piemonte

Colle della Maddalena Al via il distacco artificiale delle valanghe

i è svolta lo scorso 17 novembre, presso la Prefettura di Cuneo, una riunione sul pericolo valanghe al Colle della Maddalena.

All'ordine del giorno l'attuazione di un piano volto a limitare i disagi derivanti dalle interruzioni alla circolazione dovute al rischio valanghe sul Colle della Maddalena.

Presenti i principali attori della viabilità cuneese, tra cui Anas, Regione Piemonte, Provincia di Cuneo, Comunità Montana "Valle Stura e delle Alpi del Mare" del Comune di Argentera e alcune assol'Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto, ACIT. È stato presentato il Piano di Intervento per il Distacco Artificiale delle Valanghe (in sigla PIDAV), un progetto test dalla durata di sei mesi che prevede un distacco preventivo delle valanghe, fenomeno che d'inverno provoca frequenti chiusure al transito sulla Maddalena, con

ciazioni di categoria tra cui

Un **progetto condiviso** dai presenti in sala, che vede il coordinamento congiunto delle competenze e delle ri-

conseguenti disagi anche per

gli autotrasportatori.

sorse economiche utili alla realizzazione del progetto.

"Un'ottima soluzione per evitare ulteriori problemi al traffico delle merci da e verso la Francia, il tutto in completa sicurezza" dichiara al termine della riunione il Segretario ACIT Fabrizio Civallero, che assicura: "L'ACIT si impegnerà ad informare attraverso tutti i suoi canali di comunicazione gli autotrasportatori sui giorni di blocco alla circolazione".



Tunnel di Tenda e Asti-Cuneo, Lupi rassicura Ma chiede uno sforzo agli autotrasportatori

o scorso 10 ottobre a Marene (CN) il Ministro dei Trasporti Lupi ha incontrato i rappresentanti del mondo istituzionale ed economico cuneese, per fare il punto sulle principali problematiche della viabilità provinciale.

Il Ministro ha ascoltato le istanze legate ai trasporti cuneesi, dall'annosa questione del raddoppio del Tunnel di Tenda al completamento dell'Asti-Cuneo.

Il Ministro Lupi ha plaudito l'iniziativa di creare un tavolo comune di confronto e proposte riguardante i lavori del **Tunnel di Tenda** e ha assicurato che i lavori avranno "tempi più rapidi e certi", salvaguardando la vita della comunità e la sopravvivenza degli attori economici.

Sull'Asti-Cuneo Lupi ha dichiarato di non voler cercare i colpevoli che hanno provocato i ritardi nella realizzazione, confermando la sua convinzione che l'opera si concluderà in tempi brevi.

Lupi si è poi detto sensibile alle questioni legate all'autotrasporto, comparto che sta vivendo una difficile situazione anche nel cuneese. Alla domanda sul possibile fermo della categoria ha risposto: "A fine anno non si deve bloccare niente. Io non dimentico il senso di responsa-

bilità degli autotrasportatori e voglio evitare che questo accada". Lupi ha però esortato la categoria a compiere un atto di coraggio e modulare le richieste, accettando una riduzione dei fondi destinati all'autotrasporto.

"Il segnale dato dal Ministro Lupi è incoraggiante" dichiara il Presidente ACIT (Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto) Aurelio
Prisco. "Chiediamo solamente che dalle parole si passi ai
fatti. Gli autotrasportatori cuneesi devono essere supportati da una rete infrastrutturale
moderna ed efficiente, oltre
che da una gestione politica
nazionale a loro vantaggio".

Novità Frejus

Scavi ultimati per la seconda galleria del traforo stradale del Frejus, dopo tre anni di lavori. La cerimonia che consacra il traguardo raggiunto, costato 258 milioni di euro, si è svolta lo scorso 17 novembre.

La nuova galleria è lunga 13 km e collega Italia e Francia attraverso le valli di Susa e Maurienne.

Ci vorranno altri tre anni per impianti, strutture di servizio e collaudi, che la renderanno operativa per l'effettiva entrata in esercizio entro la fine del 2019.

Focus: qui Liguria

Alluvione, 379 mln di euro per ricostruire Ma serve più attenzione alla prevenzione

opo l'alluvione della prima metà di novembre, la Liguria è chiamata a fare la conta dei danni, a neppure un mese di

distanza dagli eventi alluvionali di ottobre a Genova. Il maltempo ha messo in ginocchio ancora una volta il capoluogo ligure e colpito

molti centri dall'Imperiese allo Spezzino, a dimostrazione della fragilità idrogeologica del territorio regionale costantemente esposto a esondazioni, allagamenti e frane, particolarmente frequenti da alcuni anni a que-

Un dissesto idrogeologico che nasce dalla superficiali-



tà verso le perizie condotte per il rilascio delle concessioni edilizie e dalla scarsa attenzione ai rischi legati alla cementificazione di colline e aree adiacenti ai torrenti.

È proprio la mancanza di prevenzione a generare, in caso di precipitazioni particolarmente abbondanti, danni

Volete segnalarci notizie o eventi sul vostro territorio?

Sriveteci o chiamateci: info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Collaborate con la nostra redazione!

SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



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

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

Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM) Tel. 0184.50.15.60 - Fax 0184.54.16.66 e-mail: agenzia@sandiano.com - http://www.sandiano.com

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

incalcolabili a case, aziende e infrastrutture, se non addirittura vittime.

Purtroppo è una tendenza tutta italiana quella di invocare lo stato di calamità soltanto ad alluvione in corso, per poi dimenticarsene una volta terminata la "ricostruA proposito di ricostruzione, come sarà finanziata questa volta? Il Governo ha proposto che alla Liguria vadano 379 milioni di euro dei 700 previsti a livello nazionale per il primo stralcio del Piano Nazionale 2014/2020 contro il dissesto idrogeologico.

Ad annunciarlo sono il Gover-

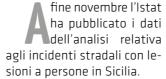
natore ligure Burlando e l'Assessore alla Protezione civile Paita, al termine dell'incontro organizzato a Roma dalla Struttura di missione del Governo "Italia sicura" lo scorso 20 novembre.

"Le priorità - fanno sapere Burlando e Paita - sono il terzo lotto e lo scolmatore del Bisagno"

"Ulteriori fondi arriveranno nei prossimi anni - conclude l'Ass. Paita - Il Governo ha confermato l'allentamento del patto di stabilità per la realizzazione di opere di somma urgenza. Nei prossimi cinque anni chiuderemo ferite aperte

Focus: qui Sicilia

Incidenti stradali in aumento Analisi Istat, Palermo e Catania maglie nere



Nel 2013 si sono verificati sull'isola 11.821 incidenti che hanno causato la morte di 254 persone e il ferimento di altre 17.724.

Rispetto al 2012 si registra un aumento lieve del numero di sinistri (+ 0,3%) e uno marcato di eventi mortali (+ 10.9%), mentre i feriti rimangono pressoché invariati. Gli incidenti avvenuti nell'i-

sola rappresentano il 6,5% del totale nazionale, i deceduti il 7,5%, i feriti il 6,9%. Il maggior numero di incidenti è avvenuto nel Palermitano, dove risiede il 25% della popolazione regionale e sono più frequenti gli incidenti con lesioni, mentre il numero maggiore di decessi si registra in provincia di Ca-

Rispetto all'anno precedente la provincia di Trapani presenta il maggior incremento del numero di sinistri (+ 12,1%) e di persone infortunate (+ 8,4%), ma una diminuzione della mortalità.

Gli eventi mortali nella provincia di Enna, la più piccola della regione, registrano un tasso di incremento particolarmente marcato.

È invece rimasta stazionaria la mortalità in provincia di Messina dove. tuttavia. non solo l'incidentalità è in costante decrescita ma anche la gravità è in riduzione.

Ragusa, 132.000 euro di multe agli autotrasportatori Controlli Polstrada contro tachigrafi alterati e lavoro in nero

controlli contro le irregolarità nel settore dell'autotrasporto. la Polizia stradale di Ragusa ha registrato 124 violazioni, per un totale di 131.650 euro di sanzioni a carico di aziende del settore.

Obiettivo della campagna Polstrada è stato di contrastare fenomeni quali il mancato rispetto dei tempi di guida e l'utilizzo di manodopera in nero, che comportano una concorrenza sleale nei confronti delle aziende oneste di autotrasporto e un potenziale rischio per la circolazione stradale.

È emerso che un'azienda del Ragusano ha sostituito abusivamente su oltre metà della propria flotta - costituita da venti veicoli pesanti immatricolati dopo il 2006 - gli originali cronotachigrafi digitali con i vecchi analogici, con i quali è stato più semplice violare le norme sui tempi di guida ed eludere ben 114 controlli stradali sull'intero territorio nazionale.

Nei confronti della ditta e degli autisti coinvolti sono stati elevati 114 verbali per un totale di 92.000 euro di sanzioni. I conducenti hanno subito anche la sospensione della patente.

Altre dieci ditte sono state

sanzionate per un totale di 39.650 euro, per aver impiegato autisti in nero.

Gli agenti della Stradale, grazie ad una verifica sul sito Internet del Ministero del Lavoro, hanno accertato che gli autisti impiegati non erano assunti al momento del controllo e che qualche ditta aveva tentato, subito dopo. di sanare la posizione inviando la richiesta di assunzione online al Ministero.





Imprenditori e Professionisti s.c.a r.l. SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

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

RC AUTO, SCADENZE DI FINE 2014



Forti di una decennale esperienza, ricerchiamo ogni giorno le tariffe più competitive sul mercato fra **primarie compagnie assicurative**, per offrire ai nostri soci soluzioni estremamente favorevoli e competitive.

Se la polizza assicurativa dei tuoi veicoli è in prossimità di scadenza, chiedi un preventivo gratuito personalizzato inviandoci il coupon sottostante con i tuoi dati.

Offriamo ai soci **altri servizi assicurativi**, quali RC vettoriale, RC professionale, soccorso stradale, tutela legale, tutela patente e polizze del ramo vita.

Offriamo anche **tessere carburante**, strumenti di pagamento dei **pedaggi autostradali**, prenotazione traghetti per mezzi pesanti e molto altro!

Non esitare a contattarci per avere maggiori informazioni.

Inviare via fax al nr. 0171 42.69.64 o via email all'indirizzo info@imprenditorieprofessionisti.it

Ragione sociale	
Città e provincia	Tel
FaxEmail	

		ELENCO VEICOLI		
Marca, modello e targa	Massa complessiva o cavalli fiscali	Nr. sinistri su attestato o classe di merito	Attuale compagnia assicurativa	Prossima scadenza assicurativa annuale









Uniti si vince

Le nostre associazioni Assotrasporti, Azione nel Trasporto Italiano, Confederazione europea piccole imprese (Cepi-Uci) e Unicoop Trasporti sono vicine ai padroncini ed ai trasportatori medi e piccoli, colonne portanti dell'autotrasporto.

Grazie al contributo diretto dei trasportatori, abbiamo scritto insieme un programma, in costante ampliamento, contenente proposte realizzabili subito a costo zero. Partecipa anche tu al rinnovamento dell'autotrasporto italiano!

Se vuoi maggiori informazioni sulle nostre attività o se vuoi impegnarti in prima fila per te e per la categoria, compila e inviaci questo coupon:

email info@assotrasporti.eu • fax 0171.426964 • if facebook.com/Assotrasporti



La linea del dialogo e del fermo "vero"

Dal **nostro ultimo sondaggio** emerge che i trasportatori dicono **sì al fermo** per dare un segnale forte alla classe politica sullo stato di crisi che vivono da ormai troppi anni, ma chiedono che sia un "vero" fermo ad oltranza.

Le nostre associazioni si impegnano ogni giorno per ottenere risposte concrete alle richieste degli associati. È nel nostro stile farlo seguendo anzitutto la linea del dialogo e della costante e continua sensibilizzazione dell'intero mondo politico, una linea che ha già dato i primi importanti risultati.

Per questo motivo, prima di proclamare il fermo, abbiamo valutato gli elementi positivi che il Governo ha inserito nel Disegno di Legge di Stabilità 2015, recependo alcuni punti del nostro programma.

In una fase così delicata, è doveroso e più utile alla categoria negoziare il più possibile soluzioni con le Istituzioni, anziché affrettarsi a proclamare un finto fermo per poi disdirlo alla vigilia, come hanno fatto lo scorso anno le "grandi" associazioni, una volta raggiunto un accordo di interesse per i loro dirigenti, ma di scarso rilievo per i trasportatori...

Quelle stesse associazioni che, dopo essersi assicurati il rinnovo della poltrona nel Comitato centrale dell'Albo, hanno disdetto l'accordo del 28 novembre 2013, confermandone il fallimento per la categoria.

Nome e cognome	
Città	_ Provincia
Telefono	Fax
Email	

I dati riportati saranno trattati secondo le modalità previste dal D. Lgs. 196/2003





IL MAGAZINE DELL'IMPRENDITORE, DEL PROFESSIONISTA E DELLA FAMIGLIA

Gente in Movimento è un nuovo progetto editoriale che nasce dai quindici anni di esperienza di TN Trasportonotizie per informare, intrattenere e svagare la "gente in movimento", ossia tutti coloro che si spostano giornalmente per lavoro e non solo: imprenditori, professionisti, lavoratori e loro famiglie.

La rivista è un bimestrale edito da Alpina Edizioni s.c., in collaborazione con DGConsulting s.c., diffuso in tutta Italia e strettamente interfacciato con i propri canali web, imprescindibile frontiera di comunicazione.

Grazie ad un nutrito team di giornalisti, opinionisti, esperti, imprenditori e professionisti di ogni settore, Gente in Movimento propone articoli che spaziano dall'attualità agli approfondimenti economici, dalla politica alle tematiche più vicine alla famiglia e alla società, dagli eventi al gusto, dai motori alle innovazioni di design, dalla moda al benessere, dall'arte ai viaggi, passando per gli svaghi del tempo libero.

La vactità dei tami affrontati ali counti di riflaccione proposti a i mamonti di svaco

	Movimento un magazine adatto a tutta la famiglia .
• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
La rivista è scaricabile in pd	f dal sito web www.genteinmovimento.com .
Per provare il piacere di s	fogliare le pagine patinate del prossimo numero e
conservarle nel tempo, rich	niedeteci una copia gratuita compilando e inviandoci
questo coupon (email: reda	zione@genteinmovimento.com • fax: 0171.426964):
Nome e cognome	
Via	Città
CAP	Provincia
Email	

I dati riportati saranno trattati secondo le modalità previste dal D. Lgs. 196/2003

Insieme, abbiamo una marcia in più.





Verona, 16-19 aprile 2015







