

numero 3/ 2012

# TN TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com

## AUTUNNO 2012



Intervista all'On. Mario Valducci



Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi



Soppressa la Consulta Generale per l'autotrasporto



Sen. Davico: Protocollo Trasporti da stracciare



Transpotec Logitec, cresce l'attesa per il 2013



Provincia di Cuneo, incontro tra Gancia e Dusserre

Inserto Piemonte-Liguria da pagina 20

Pagine in bianco - Spedizioni in abbonamento postale - 70% aut. DCB/CUNEO N. 4772 - anno XIV - nr. 3 - contiene I.P.

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

**RICHIEDI UN PREVENTIVO GRATUITO**



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

Partner di

**ngs**

A LeasePlan Company

**IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE**

**È OGGI UNA VALIDA ALTERNATIVA AL LEASING O ALL'ACQUISTO**



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

Via Bra, 1 - 12100 Cuneo  
Tel. 0171.41.31.46 - Fax 0171.42.69.64  
E-mail: [info@imprenditorieprofessionisti.it](mailto:info@imprenditorieprofessionisti.it)  
Web: [www.imprenditorieprofessionisti.it](http://www.imprenditorieprofessionisti.it)



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

**I&P OFFRE ALLE AZIENDE ASSOCIATE:**

**- POLIZZE DA PRIMARIE COMPAGNIE ASSICURATIVE  
A CONDIZIONI PIÙ FAVOREVOLI**

*Ad esempio:*

*autocarro conto terzi > 360 q.li: circa 1.600 € | semestre\**

*autocarro conto terzi fascia 100-180 q.li: circa 1.200 € | semestre\**

*\*a condizione che il veicolo possieda i requisiti richiesti dalle compagnie*

- AVVISO AI SOCI E GESTIONE  
DI TUTTE LE SCADENZE PERIODICHE**
- ASSISTENZA NELLA GESTIONE DEI SINISTRI**
- CONSULENZA, PERSONALIZZAZIONE E SUPERVISIONE  
DI OGNI PROGETTO ASSICURATIVO**



# TN-TRASPORTONOTIZIE

## NUMERO 3 - 2012

Aut. Tribunale di Cuneo n. 535  
dell'11/12/2000  
Proprietario DG Consulting s.c.

**Direttore Responsabile**  
Secondo Sandiano

**In redazione**  
Francesca Vinai, Mattia Migliore

**Collaboratori**  
Davide Calvi, Fabrizio Civallero,  
Massimo Leuci, Aurelio Prisco,  
Fabio Rubero, Giancarlo Tavella,  
Gabriella Tomasi.

**Redazione**  
Corso Soleri, 3 - 12100 Cuneo  
Tel. 0171/412816 - Fax 0171/426964  
mailto: info@dgconsulting.it  
http://www.trasportonotizie.com

**Pubblicità**  
Tel. 0171/412816 - info@dgconsulting.it

**Stampa**  
Tipolitografia Europa - Cuneo



## SOMMARIO

- 4 - Pedaggi 2010: l'Albo annuncia il pagamento delle riduzioni
- 6 - L'evento truckEmotion
- 7 - Traspotec Logitec, cresce l'attesa per il rilancio del 2013
- 9 - Soppressa la Consulta Generale per l'autotrasporto
- 10 - Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi: sì del Parlamento tra le polemiche
- 12 - Intervista all'On. Mario Valducci
- 14 - Sen. Davico: Protocollo Trasporti da stracciare
- 16 - I nostri consulenti al tuo servizio
  - 16 - legale
  - 16 - pratiche auto
  - 17 - fiscale
  - 18 - tariffe
  - 19 - qualità
- 20 - 22 Insetto Piemonte e Liguria

## EDITORIALE



### Fabio Rubero

A tenere banco e con il fiato sospeso, in questo autunno dell'autotrasporto, è stato principalmente il tema del Protocollo Trasporti, protagonista, in nome del bicameralismo perfetto, del consueto balletto tra le due Camere del Parlamento. Come in ogni contesa che si rispetti, a "scontrarsi" sono i sostenitori del SI e quelli del NO, entrambi convinti che l'eventuale vittoria della fazione opposta sarebbe il preludio ad un imminente disastro.

Posto che ci vorrebbe sempre equilibrio, sia nel manifestare i propri punti di vista sia nel rispettare quelli altrui, ciò che sicuramente corrisponde a verità è che il nostro paese, da sempre, a causa della particolare posizione geografica in cui si trova, parte svantaggiato rispetto al resto d'Europa. Essendo completamente circondato da montagne e mare, ogni spostamento verso l'esterno risulta giocoforza maggiormente difficoltoso ed il cronico deficit infrastrutturale al quale faticosamente si sta cercando di porre rimedio, complica ulteriormente le cose.

Sicuramente un protocollo che abbia la facoltà di introdurre nuovi ostacoli in questo già difficile cammino verso la tanto agognata modernizzazione infrastrutturale non può essere accolto con favore dall'autotrasporto, anzi è l'ennesima goccia in un vaso di questo passo destinato a traboccare.



## VOLVO TRUCK CENTER

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

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

Strada Ronco, 19  
Tortona (AL)  
Tel. 0131862618



Francesca Vinai



Mattia Migliore

## Pedaggi 2010: l'Albo annuncia il pagamento delle riduzioni

Sono in via di pagamento i rimborsi dei pedaggi autostradali per i transiti effettuati nell'anno 2010.

A renderlo noto è il Comitato Centrale dell'Albo, il quale ha ricevuto l'assegnazione delle somme per il pagamento delle riduzioni dei pedaggi per i viaggi effettuati dalle imprese di autotrasporto nel corso del 2010.

Trattasi di circa 98 milioni di euro che il Comitato ha girato alla società Autostrade per l'Italia. Quest'ultima verserà alle imprese, mediante bonifico o storno, l'acconto sugli sconti in proporzione alle percentuali assegnate per scaglioni di fatturato.

Ecco, nel dettaglio, le percentuali stabilite rispetto al fatturato:

PERCENTUALE	FATTURATO
2,2558	Da 51.646 a 206.583 €
3,3862	Da 206.583 a 516.457 €
4,5167	Da 516.457 a 1.032.914 €
5,4120	Da 1.032.914 a 2.582.284 €
6,7725	Oltre 2.582.284 €



## Siglato il Protocollo sulla distribuzione urbana delle merci



Il 27 settembre scorso il Comune di Torino ha sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Protocollo sulla distribuzione urbana delle merci, al quale aderiranno prossimamente le città di Milano e Napoli.

L'accordo, siglato dal Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti Guido Improta e dall'assessore torinese alla Mobilità Claudio Lubatti, promuove una gestione efficiente e sostenibile del trasporto merci dai magazzini di stoccaggio alle sedi di destinazione.

Come ha ricordato Improta, "oggi in Italia il 65% delle merci è trasportato su gomma, l'80% di queste è prodotta nelle aree metropolitane. Nasce da questa osservazione la necessità di gestire meglio la distribuzione urbana per le ricadute in termini di efficienza e di qualità della vita dei cittadini". Da qui lo sviluppo di una strategia integrata e di norme condivise per la mobilità e la logistica delle merci nelle grandi città e/o aree metropolitane. Lubatti, per esempio, ha dichiarato che "Torino si sta attrezzando per arrivare ad una distribuzione organizzata e pulita mediante l'utilizzo di mezzi elettrici nell'ultimo miglio".

Il Protocollo è stato ideato, redatto e promosso nei mesi scorsi dalla Consulta Generale per l'autotrasporto e la logistica, poi abrogata dalla "spending review" del Governo Monti. L'ex Presidente della Consulta Bartolomeo Giachino ha spiegato

che le grandi città italiane non dovranno più affrontare la questione della distribuzione urbana delle merci con proprie specifiche delibere, senza sentire il parere di trasportatori e commercianti: il problema "sarà finalmente affrontato insieme nell'interesse comune di diminuire la congestione, di diminuire l'inquinamento e di rendere più competitive le nostre città".

Fra gli aspetti più rilevanti del Protocollo, messi in luce da Giachino, vi è quello concernente il rinnovo del parco mezzi circolante in Italia, oggi tra i più antiquati in Europa: i trasportatori che utilizzeranno veicoli ecocompatibili, come Euro 5 o motori a metano, non subiranno limitazioni in città.

## Nuovi documenti obbligatori per trasportare terre da scavo

Un nuovo decreto del Ministero dell'Ambiente (n.161 pubblicato il 21 settembre 2012 sulla Gazzetta Ufficiale) cambia le regole sulla documentazione obbligatoria prevista per gli automezzi adibiti al trasporto di terre e rocce.

La modifica della normativa è stata effettuata per standardizzare le regole e per adattarsi alle norme dell'Unione Europea. Già la Corte di Giustizia dell'UE era intervenuta in passato per cambiare gli errati criteri di valutazione delle vecchie leggi riguardo ai materiali da scavo.

Ora, per considerarli come sottoprodotti, sono necessarie alcune condizioni quali la provenienza dell'oggetto in questione, che obbligatoriamente deve costituirsi come parte integrante del processo lavorativo oltre che la certezza di essere utilizzato esclusivamente dal proprietario o da terzi.

Colui che gestisce questi processi deve essere in possesso di un Piano di Utilizzo, da proporre all'Autorità competente per l'autorizzazione dell'opera.

Se nel carico sono presenti quantità superiori alla norma di sostanze inquinanti, il responsabile è obbligato ad inserire all'interno dei documenti le necessarie informazioni. Gli atti necessari sono da conservare in triplice copia. La custodia di queste è da affidare all'esecutore dell'opera, al trasportatore e al destinatario delle terre. La nuova documentazione ha valore eguale alla scheda di trasporto e pertanto obbligatoria è l'indicazione delle informazioni mancanti come ad esempio committente e proprietario della merce.

La mancanza dei certificati previsti comporterà una sanzione di 40 euro per il trasportatore e di 600 euro per chi non compila i moduli richiesti dalla normativa entrata in vigore il 6 ottobre scorso.



## Bruxelles, sciopero e sfilata simbolica davanti alla Commissione

Lo scorso 9 ottobre, davanti alla sede della Commissione Europea a Bruxelles, gli autotrasportatori hanno manifestato contro una concorrenza spietata, problema comune alle aziende di autotrasporto dell'Unione Europea. Le difficoltà della categoria sono nate quando una serie di aziende extracontinentali hanno cominciato ad offrire servizi di trasporto merce ad un prezzo più basso rispetto alle imprese dell'UE. La concorrenza sleale ha fatto in modo che le società vittime di questa disparità abbiano creato a loro volta compagnie fittizie in quei Paesi dove la manodopera ha un costo molto basso, alimentando un circolo vizioso che ha investito chi opera onestamente in questa realtà. Proprio questo è il punto centrale della protesta, patrocinata da FILT CGL (Federazione Italiana Lavoratori e Trasporti), dall'ITF (International Transport Federation) e dall'ETF (European Transport Federation).

L'obiettivo è quello di sensibilizzare la politica sui problemi del lavoratore comune che sopporta ogni giorno le illegalità dovute ai deboli controlli su scala continentale. Per portare alla luce la grave situazione in cui versa la



categoria, il piano di azione di ETF è stato suddiviso in due fasi. La prima, costituita da un'indagine vera e propria, è stata caratterizzata da questionari ed interviste rivolte agli autisti che lavorano nei Paesi dove non sono residenti. La seconda, invece, si è tradotta in una sfilata simbolica che ha concentrato parecchi automezzi i quali hanno raggiunto il Parlamento e poi la sede della Commissione Europea.

Dalle statistiche è evidente che il 95% degli autisti è vittima di discriminazioni razziali e trascorre la maggior parte delle ore di riposo in cabina. L'80% cucina e mangia sul veicolo mentre durante le attività lavorative la stessa percentuale viene pagata in media dieci euro per chilometro percorso. Infine, il 60% dei camionisti soffre di problemi fisici ma non denuncia le proprie condizioni per paura di essere licenziato.

La manifestazione ha fatto parte della campagna "per un lavoro più sicuro" che ha coinvolto altre categorie, come ad esempio i tassisti, e si è esaurita nella settimana tra il 7 ed il 13 ottobre scorso.



L'11, 12 e 13 ottobre scorsi, presso l'Autodromo Nazionale di Monza, si è svolta la prima edizione di truckEmotion, nuova manifestazione rivolta al mondo dei veicoli da trasporto e lavoro, all'interno della quale operatori ed esperti del mercato si sono incontrati per confrontarsi sulle più importanti tematiche del settore.

L'evento era rivolto alle aziende di trasporto, ai camionisti, alle reti di vendita e assistenza, alle associazioni di categoria e a tutti gli appassionati del mondo truck.

Nel corso della tre giorni, le case automobilistiche Daf, Iveco, Man, Mercedes-Benz, Renault Trucks e Scania hanno esposto il meglio della loro produzione e i modelli di prossima introduzione sul mercato, con la possibilità, per quanti in possesso di regolare titolo di guida, di provare in pista uno o più veicoli.

Il ricco programma della manifestazione prevedeva, inoltre, nei giorni di attività, workshop dedicati al mondo dei motori, alla sicurezza e alla gestione del lavoro, rivolti a concessionarie, costruttori, aziende e driver.

Nella giornata di giovedì si sono tenuti diversi convegni, tutti incentrati sulle problematiche quotidiane che il lavoratore deve affrontare nel mondo dell'autotrasporto. Ad inaugurarla sono stati i workshop che hanno trattato il tema delicato dell'ispezione fiscale e di come confrontarsi in questa realtà rispettando la legalità.

La mattinata si è conclusa nel segno della formazione, utile strumento per valorizzare la propria azienda in modo sostenibile. I lavori sono ripresi successivamente attraverso il meeting "comunicare eccellenza: l'ITTOY (International Truck Of the Year)" utile ai dealer per conoscere il modo di trarre dei vantaggi dalla comunicazione della vittoria di un premio.

Da segnalare altri eventi che hanno caratterizzato la prima giornata come ad esempio l'esperienza NADA, l'a-

nalisi della struttura organizzata delle reti HCV nazionali, after market, information technology, lo special program ASAP ed infine una serie di meeting privati (Iveco, Renault Trucks, UNRAE) che si sono tenuti all'interno dell'area open.

Durante il venerdì (secondo giorno), invece, importante è stato il workshop Telepass, che ha dato un prospetto sulla futura interoperabilità viaria. Finita la mattinata, ha preso piede la delicatissima discussione incentrata sull'argomento del benessere a bordo dell'autista dal titolo:

"Camionista: professione usurante?". Nel corso del pomeriggio tavola rotonda tra i rappresentanti delle case costruttrici di veicoli pesanti a seguito della seconda convention del sopracitato programma ASAP. Sempre nell'area open ha fatto comparsa la celebre casa TomTom che ha presentato il suo "TomTom Business Solution", nuova tecnologia LBS (Location Based Service) per il miglioramento della gestione operativa aziendale.

L'ultimo giorno (sabato) del truckEmotion, il più atteso, è stato caratterizzato dalle corse e dalle competizioni tra i camion delle diverse case produttrici partecipanti. In seguito si sono svolte le prove di guida della nuova Audi A1 e la dimostrazione di primo soccorso della Croce Rossa.

La chiusura dell'evento, invece, è stata caratterizzata dall'importante riflessione sul futuro della tecnologia motoristica a testimonianza che il panorama che questo appuntamento ha riservato è ancora in fase di sviluppo.



## Transpotec Logitec, cresce l'attesa per il rilancio del 2013

Transpotec Logitec, la manifestazione internazionale per il trasporto e la logistica, organizzata da Fiera Milano, è pronta al rilancio dopo la pausa degli ultimi anni. Tornerà, infatti, dal 28 febbraio al 3 marzo 2013 a Verona, con una formula completamente rinnovata.

Transpotec Logitec 2013 non sarà una fiera tradizionale. Non mancheranno le aree espositive dedicate alle case costruttrici, con ampi spazi per prove pratiche e specifici focus sulla ecosostenibilità, i combustibili e le propulsioni alternative.

Tuttavia, il salone mira ad essere principalmente una vera e propria piazza per gli affari "business to business", che supererà il consueto dualismo tra domanda e offerta in favore di un sistema di scambi in grado di coinvolgere tutti gli operatori di autotrasporto, logistica e committenza. Più di un migliaio di buyer nazionali e internazionali, selezionati ed ospitati da Fiera Milano, e gli operatori di settore, suddivisi tra logistica e trasporti, avranno così modo di attuare la nuova filosofia di "fare affari in fiera", contenendo notevolmente i costi. Disporranno, infatti, di un'area riservata in cui fissare appuntamenti e avviare trattative.

Non solo. Il nuovo Transpotec Logitec punta a coinvolgere tutti gli attori della filiera del trasporto merci (dal magazzino fino alla consegna al cliente) 365 giorni l'anno, grazie al "market place", un portale web dedicato alla finalizzazione commerciale.

Ultima tappa verso la nuova edizione del Transpotec Logitec avrebbe dovuto essere la terza edizione del forum internazionale della logistica e dell'autotrasporto, inizialmente prevista il prossimo 6 novembre a Fiera Milano (Rho). Il forum, concepito come significativa occasione di incontro preliminare all'edizione 2013 del salone biennale su autotrasporto e logistica, è stato poi posticipato al 2013. Si è deciso di collocarlo nell'ambito del Transpotec Logitec per dare ancora più rilevanza all'evento. Il format sarà ampliato ad almeno due giornate di lavori, offrendo così la possibilità di fruire di maggiori contenu-

ti in concomitanza con la visita alla manifestazione fieristica.

Il forum prevederà due sessioni di carattere generale ed istituzionale, una tavola rotonda e numerosi workshop, che si svilupperanno sul tema "Logistica e trasporti sostenibili. Per l'ambiente, per le aziende, per la mobilità, per lo sviluppo economico e sociale".

Si tratterà di un momento di riflessione e confronto qualificato sul ruolo strategico delle infrastrutture e dell'autotrasporto per la crescita del nostro Paese, parallelo al Transpotec Logitec 2013 che vedrà protagonisti tutti gli attori della filiera.



Il nostro stand nella passata edizione del Transpotec Logitec



## Trattoria della Fermata

Menu a prezzo fisso - Cene su prenotazione  
**AMPIO PARCHEGGIO**

Frazione San Giovanni Perucca, 85 - 12049 TRINITA' (CN)

Tel. 0172.647114 - Cell. 338.6638866

## Vertice sindacati-Governo sui tagli all'autotrasporto

L'autotrasporto italiano sta vivendo uno dei periodi più drammatici della storia moderna. Il Governo ha garantito nell'estate 2012 l'immunità del settore da qualsiasi taglio previsto dalla "Spending Review" promettendo ben 400 milioni di euro per finanziare uno dei pilastri portanti che reggono l'economia italiana.

Ricordando come la protesta generale dell'autotrasporto del sud Italia abbia messo in seria difficoltà l'approvvigionamento delle merci nei principali nodi commerciali del Meridione, le associazioni di categoria sono preoccupate che una ulteriore revisione della spesa possa costituire un costo troppo oneroso per le aziende che operano in questa realtà ogni giorno.

I sindacati incaricati di difendere i fondi previsti inizialmente dalla amministrazione statale hanno inviato una lettera per chiedere un confronto con lo scopo di chiarire la posizione dell'Esecutivo sull'argomento.

Il Governo ha accolto la richiesta il 10 ottobre, giorno in cui è stato aperto il tavolo delle trattative tra le due parti.

La posizione è, dunque, quella di mantenere le promesse iniziali, senza modificare nulla di quanto promesso. Rappresentante delle Istituzioni è stato il sottosegretario Improta il quale ha specificato che i finanziamenti previsti dovranno essere utilizzati secondo specifiche modalità di utilizzo.

Rimane ancora il dubbio sul fronte dei costi per la sicurezza.

Le autorità, infatti, non hanno approfondito questa tematica in quanto si è ancora in attesa di un pronunciamento del TAR del Lazio, che sarà reso pubblico il prossimo 25 ottobre, sui ricorsi effettuati nei mesi precedenti.

## Toscana, via l'addizionale di 5 cent. sul carburante



Dal 1° ottobre scorso l'addizionale sul carburante di 5 centesimi, che era stata imposta a causa dell'alluvione della Lunigiana, viene annullata abbassando così il prezzo dei carburanti.

L'annullamento di questa tassa aggiuntiva comporta sicuramente una nota positiva per la Regione Toscana che già dal 2011 ha sofferto in modo particolare il rincaro carburanti. La decisione della rimozione della accisa era, però, stata prevista a partire già dal mese di settembre grazie ad una modifica della legge precedente da parte della giunta.

Il carburante rimane molto più caro al Centro-Italia rispetto a tutte le altre zone del Paese.

## Autostrade per l'Italia è su Facebook



Dopo il successo della pagina dedicata al Giro d'Italia 2012, Autostrade per l'Italia torna su Facebook sfruttando le potenzialità del social network dove ora è possibile scoprire tutte le curiosità sul dietro le quinte della nuova campagna di comunicazione istituzionale che da poco è in onda sui principali canali televisivi nazionali.

Sulla celebre piattaforma si potranno scoprire dettagli sulla storia dell'azienda, approfondirne le iniziative e tenersi aggiornati sugli appuntamenti in cui Autostrade per l'Italia è protagonista.

L'obiettivo principale è quello di sfruttare la rete sociale per entrare in contatto con le esigenze dell'utenza che, ogni giorno, viaggia sugli oltre 3000 km della sua rete.

# VAUDAGNA

Concessionaria esclusiva Cuneo e Provincia

OFFERTA COMPLETA DI **OM** **STILL**

**VENDITA NUOVO ED USATO • ASSISTENZA  
RICAMBI • NOLEGGIO**

Borgo San Dalmazzo • Via Cuneo, 106 • Tel. 0171 261312  
www.vaudagnacarrelli.com info@vaudagnacarrelli.com



## Soppressa la Consulta Generale per l'autotrasporto

Il 7 agosto scorso, il decreto-legge "recante disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini" è stato convertito in legge, con alcune modifiche, dalla L. 135/2012.

Ai sensi di quanto previsto dalla "spending review", sono stati soppressi gli organismi collegiali operanti presso le pubbliche amministrazioni, fra i quali la Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica. All'art. 12, comma 20, del decreto-legge si legge che "le attività svolte dagli organismi stessi sono definitivamente trasferite ai competenti uffici delle amministrazioni nell'ambito delle quali operano". Pertanto, la Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti proseguirà le attività precedentemente svolte dalla Consulta.

L'intero mondo dei trasporti ha accolto con indignazione e preoccupazione la notizia della chiusura della Consulta. Unanimi sono stati i com-

menti negativi giunti dalle principali associazioni di categoria e dagli operatori del settore.

Molti hanno ricordato che, sin dalla sua costituzione, la Consulta ha rico-



**Bartolomeo Giachino**

*ultimo presidente Consulta Generale per l'autotrasporto e la logistica*

perto con puntualità il ruolo che le era stato conferito, fra gli organismi istituzionali e le associazioni di rappresentanza del mondo del trasporto merci. Il timore è che è il taglio alla spesa

pubblica recentemente attuato attraverso la chiusura della Consulta, si ripercuota gravemente sul settore, già impegnato nella difficile ripresa dalla crisi. Per comprendere il rilevante contributo che la Consulta ha dato al settore del trasporto merci, basti ricordare che essa vanta, fra i propri successi, il Piano nazionale della logistica 2012-2020 (di cui il Presidente Bartolomeo Giachino, poco prima di passare le consegne, ha trasmesso la versione finale al Ministero dei Trasporti), le norme sui tempi di carico e scarico e sui pallets, il Protocollo sulla distribuzione urbana delle merci.

Proprio in riferimento alla firma di questo Protocollo, Giachino ha dichiarato, amareggiato, che esso costituisce "la conferma di quanto fosse utile il lavoro della Consulta dell'Autotrasporto e della logistica, che la spending review, senza molti risparmi per il Bilancio dello Stato, ha inopinatamente sciolto proprio mentre negli Usa, Obama ha proposto l'istituzione di un organismo simile".

## Il Viminale sui tempi di guida e di riposo

### Corresponsabilità di autisti e imprese in caso di violazione

Tra le questioni più frequentemente portate alla ribalta nel settore dell'autotrasporto vi è, come noto, quella inerente il rispetto dei tempi di guida e di riposo da parte degli autisti. A tal proposito, su istanza di alcune associazioni di categoria del settore, il Ministero dell'Interno ha diffuso in estate un parere con il quale chiarisce in maniera definitiva i punti più ostici del Regolamento CE 561/2006 sulla responsabilità dell'impresa di trasporto.

È stato ribadito che le imprese sono corresponsabili per le infrazioni che i propri autisti commettono in relazione ai tempi di guida e di riposo previsti dalla normativa.

La circolare del Viminale, infatti, ha precisato che il mancato rispetto dei tempi di guida è riconducibile ad "un difetto di organizzazione dell'attività" dell'impresa, ossia ad "un'assenza o insufficienza di formazione e/o controllo" dei propri autisti.

Tale dichiarazione è da leggersi alla luce del succitato regolamento, il cui art. 10 pone in capo all'impresa di trasporto precisi obblighi di formazione del conducente (orga-

nizzazione di corsi in merito all'utilizzo del cronotachigrafo e alla normativa vigente sulle ore di guida e di riposo) e di controllo sullo svolgimento dell'attività lavorativa, con la possibilità di sanzionare disciplinarmente i comportamenti scorretti degli autisti, benché non puniti da organi di controllo pubblici.

In conclusione, la Polizia stradale, qualora accerti una violazione ai tempi di guida e di riposo legali, sanzionerà pecuniariamente non soltanto il conducente ma anche

l'impresa. Su quest'ultima penderà una multa di entità variabile da 307 a 1.228 euro per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce - secondo quanto stabilito dalla legge 120/2010 all'art. 30, sulle sanzioni in materia di autotrasporto.

In ogni caso l'impresa potrà sottrarsi al pagamento dell'ammenda, a condizione che dimostri di avere adempiuto i suddetti obblighi di formazione e di controllo, in sede di ricorso giurisdizionale o amministrativo.



## Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi: sì del Parlamento tra le polemiche

Durante l'autunno "caldo" dell'autotrasporto, ha tenuto banco la questione della ratifica italiana del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, il trattato internazionale per lo sviluppo sostenibile dell'area alpina.

### Una Convenzione per la tutela e lo sviluppo dell'area alpina

La Convenzione delle Alpi è stata sottoscritta nel 1991 dall'Unione europea e dagli otto Stati alpini, ossia Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Svizzera, Slovenia e principato di Monaco (gli ultimi due vi aderirono rispettivamente nel 1993 e nel 1994).

Si tratta di un accordo che tutela a livello sovranazionale l'ecosistema delle Alpi quale regione montana transfrontaliera, nonché gli interessi economici e sociali degli Stati coinvolti.

Il trattato riveste un particolare rilievo per il nostro Paese, dal momento che più del 27% dell'area complessiva di applicazione della Convenzione è territorio italiano.

Poiché la Convenzione si limita a definire i principi generali di difesa e sviluppo dell'ambiente alpino, si è resa necessaria l'adozione di Protocolli attuativi con i quali le Parti contraenti si impegnano ad applicare la politica comune, mediante misure specifiche.

Gli otto Protocolli, firmati tra il 1994 e il 2000, contengono disposizioni e provvedimenti in altrettanti settori-chiave: Agricoltura di montagna, Energia, Pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile, Foreste montane, Protezione della natura e tutela del paesaggio, Difesa



del suolo, Trasporti, Turismo.

In Italia nel maggio 2012 si è concluso, benché parzialmente, l'iter parlamentare per la ratifica dei Protocolli, iniziato nel 2009.

È, infatti, entrata in vigore la legge 50/2012 con la quale tutti i Protocolli di attuazione, ad eccezione di quello relativo ai Trasporti, sono diventati giuridicamente vincolanti sul territorio italiano.

Manca, dunque, all'appello il Protocollo Trasporti, rimosso dal testo di legge con cui Senato e Camera hanno autorizzato il Presidente della Repubblica a ratificare i Protocolli della Convenzione.

### Autotrasporto merci sui valichi alpini - sostenibilità ambientale: 0 - 1

Perché risulta così travagliato il cammino verso l'entrata in vigore in Italia del Protocollo Trasporti?

Le difficoltà di ratifica derivano principalmente dal sospetto che il Protocollo Trasporti costituisca un fattore ostativo per la competitività dell'economia italiana.

Il nostro, infatti, è l'unico Paese tra i firmatari della Convenzione per il quale l'attraversamento delle Alpi risulta vitale, essendo la sola via terrestre di collegamento con il mercato unico europeo di cui disponiamo.

Le misure previste dal Protocollo, da anni oggetto di un'accesa controversia in Parlamento, vincolerebbero lo Stato, le Regioni e gli Enti Locali, secondo le rispettive competenze, ad attuare una "politica sostenibile dei trasporti" comune ai Paesi aderenti alla Convenzione, volta a "ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico intraalpino e



alpenkonvention • convention alpine  
convenzione delle alpi • alpska konvencija  
www.alpconv.org

transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna e la flora e il loro habitat".

In altre parole, il Protocollo Trasporti intende gestire in maniera ecocompatibile i trasporti e contenere il volume di traffico, in modo da ridurre l'impatto ambientale, soprattutto dei mezzi pesanti, sui valichi alpini.

Ad esempio, il Protocollo impedisce alle Parti contraenti di investire nelle vie stradali di attraversamento alpino e le vincola ad attuare un consistente trasferimento su rotaia dei trasporti, in particolare del trasporto merci: "le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino" (articolo 11), dovendo prediligere "il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria tramite la costruzione e lo sviluppo di grandi assi transalpini, inclusi i relativi raccordi e adeguati terminali" (articolo 10).

### Un coro di polemiche per l'approvazione del Protocollo alle Camere

Negli ultimi mesi si è reso improrogabile il completamento della procedura di ratifica del Protocollo Trasporti, che ha ormai raggiunto durata decennale. Infatti, la mancata ratifica mette oggi in grave difficoltà il nostro Paese, che ospita gli uffici del Segretariato permanente della Convenzione e ne ha assunto la Presidenza in settembre, con il Ministro dell'Ambiente Corrado Clini.

Un nuovo Disegno di Legge per la ratifica e l'esecuzione del Protocollo Trasporti è stato presen-

tato al Senato e qui approvato lo scorso 18 settembre con 164 voti favorevoli, 83 contrari e 11 astenuti.

Il responso ha sollevato un vasto coro di critiche. Fra gli oppositori, l'ex Sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, il quale ha giudicato un grave errore il voto del Senato e si è dichiarato preoccupato per le ricadute negative che il Protocollo avrà sui trasporti e più in generale sull'economia italiana.

All'origine di tali timori vi è la constatazione che, a fronte dei ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto europee su rotaia (la Tav in primis), i collegamenti con il mercato europeo - verso cui si dirige il 70 % circa delle nostre esportazioni - hanno luogo per lo più su strada. Da qui la necessità, messa in luce da Giachino, di inserire nel protocollo adeguate garanzie circa "i lavori di sistemazione o di leggero ampliamento delle attuali vie di comunicazione stradale". Ciò consentirebbe a quei territori che sono collegati ad altri Stati europei soltanto o principalmente da vie stradali - si pensi alla provincia di Cuneo - di potenziare questi percorsi con circonvallazioni o allargamenti.

Ad un mese dal pronunciamento del Senato, il Disegno di Legge è passato all'esame dell'altro ramo del Parlamento. Nel corso della discussione del testo, l'Onorevole Daniele Toto, della IX Commissione Trasporti, ha ricordato che nella Commissione di cui è componente "è stato espresso parere favorevole, con la condizione che il Governo allegasse allo strumento di ratifica del Protocollo una dichiarazione interpretativa che escludesse dai

divieti imposti la realizzazione di opere ricadenti esclusivamente nel territorio nazionale". In seguito, l'Onorevole Enrico Pianetta, della III Commissione Affari esteri e comunitari, ha precisato che "il Governo [...] si è impegnato a chiarire, all'atto di deposito dello strumento di ratifica, eventualmente anche attraverso la formulazione di una dichiarazione interpretativa, che le disposizioni dell'articolo 11 non pregiudicano la possibilità di realizzare progetti stradali di grande comunicazione sul territorio italiano, comprese le infrastrutture necessarie per sviluppo degli scambi con i Paesi situati a nord dell'arco alpino".

Il Disegno di Legge in esame è stato, infine, approvato senza emendamenti il 17 ottobre scorso, con ben 383 voti a favore, 39 contrari e 1 astenuto. La Camera ha così definitivamente autorizzato il Presidente della Repubblica a ratificare il Protocollo Trasporti in Italia.

Tuttavia, ha approvato altresì un ordine del giorno che impegna il Governo a porre riserve all'attuazione del Protocollo. È stato, in tal modo, rassicurato chi temeva che l'applicazione del Protocollo in Italia comportasse l'obbligo di sottoporre al preventivo benessere degli altri Paesi firmatari della Convenzione delle Alpi la realizzazione sul territorio italiano di infrastrutture di comunicazione sui valichi alpini.

Di fatto, l'ordine del giorno votato alla Camera limita gli effetti della legge di ratifica, rimandando la discussione sulla possibilità di realizzare singole opere sulle Alpi italiane al Governo di turno.

# ALPISERVICE

*Il nostro impegno, il Vostro successo*

- ✓ Vendita ricambi Assistenza
- ✓ Servizio Renault Trucks 24/7
- ✓ Punto rosso Renault Trucks
- ✓ Riparazioni con Garanzia
- ✓ Servizio Garanzia
- ✓ Bollino Blu
- ✓ Passo tachigrafo
- ✓ Tachigrafo digitale
- ✓ Servizio revisioni
- ✓ Lavorazione rimorchi
- ✓ Assetti



ALPISERVICE s.n.c. Via degli Artigiani, 18 - Fraz. S. Margherita Peveragno (Cn) - Tel. 0039.0171.384651 - Fax 0039.0171.385598  
Provinciale Cuneo - Mondovì - Villaggio Colombo - E-mail: [alpiservice@libero.it](mailto:alpiservice@libero.it) - [www.renault-alpiservice.it](http://www.renault-alpiservice.it)

## Intervista all'On. Mario Valducci



La Redazione di TN - Trasporto Notizie, ha incontrato il Presidente della IX Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, l'Onorevole Mario Valducci. Con il Presidente si è discusso dei temi "caldi", che più preoccupano il settore dell'autotrasporto, a cominciare dalla recente soppressione della Consulta Generale dell'autotrasporto e della logistica (di cui diamo notizia a pagina 9). Si è, inoltre, fatto il punto della situazione sul nuovo Disegno di Legge, in esame alla Camera al momento dell'incontro, sulla ratifica del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi (di cui trattiamo alle pagine 10 e 11). Ampio spazio è stato dato alla Legge quadro sugli interporti che la Commissione ha approvato e che finalmente garantirà maggiore trasparenza e aprirà nuove possibilità nel campo della logistica.

**D. Presidente Valducci, qual è la sua opinione sulla recente soppressione della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica?**

R. La Consulta generale per l'autotrasporto - presieduta da Bartolomeo Giachino - ha dato nel tempo un contributo di grande valore, soprattutto in termini di analisi e di approfondimento operativo, per la pianificazione strategica di un comparto (quello della logistica) nevralgico per il Sistema Italia. Gli studi di aggiornamento e approfondimento del Piano della Logistica 2011-2020 indicano chiaramente che è questo il momento per rimuovere le inefficienze che si riverberano inevitabilmente sulla competitività delle imprese italiane e sui prezzi al consumo. Se l'Italia vorrà cogliere le opportunità che emergono dai mercati globali nel momento di superamento della fase acuta della crisi, dovremo evitare di disperdere questa esperienza. C'è spazio a mio avviso per riconsiderare in futuro gli effetti della pur necessaria "spending review" (anche il "non fare" rappresenta un costo certo, stimato oggi attorno ai 40 miliardi che diventerebbero 200 nel 2020) e sviluppare le proposte individuate dalla Consulta nelle prossime politiche dei trasporti.

**D. Il nuovo disegno di legge che ratifica il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, approvato il 18 settembre scorso dal Senato, è passato all'esame della Camera. A che punto siamo?**

R. Proprio stamattina [10 ottobre, NdR], la Commissione Trasporti in sede consultiva ha espresso all'unanimità il proprio parere favorevole alla ratifica del Protocollo di attuazione per la protezione delle Alpi, sotto una condizione. Abbiamo infatti impegnato il Governo ad una dichiarazione interpretativa che faccia chiarezza ed escluda dai divieti imposti dal Protocollo la realizzazione di opere esclusivamente nazionali e preveda la facoltà di internalizzare le cosiddette esternalità di costo legate al trasporto. E' un passo in avanti qualificato per completare l'accidentato iter di approvazione che si trascina dal 2000. Il testo presentava infatti serie difficoltà interpretative sia nel caso di costruzione di nuovi assi viari (per i quali diversamente sarebbero potute scattare procedure di concertazione interstatale anche per opere tutte italiane finalizzate a rafforzare le reti TEN-T) sia nella definizione di sistemi di tassazione idonei a coprire progressivamente i costi reali del trasporto. Abbiamo così evitato i potenziali riflessi negativi sui costi delle materie prime e dei beni di consumo, nonché sull'intero comparto nazionale del trasporto che già soffre della concorrenza sleale di operatori di altri stati membri. E' ora possibile pensare seriamente allo sviluppo di un trasporto intermodale transfrontaliero che coniughi la diffusione di mezzi di trasporto a basso impatto ambientale (grazie ad una specifica fiscalità di vantaggio), la realizzazione di opere di protezione delle vie di trasporto contro i rischi naturali e la tutela dell'ambiente.

**D. Ha proposte o progetti innovativi in materia di trasporto merci su strada che vorrebbe far conoscere ai lettori di Trasporto Notizie?**

R. Vorrei concentrarmi su un provvedimento su tutti, fortemente voluto dalla Commissione che ho l'onore di presiedere: la legge quadro sugli interporti. Il testo approvato nell'aprile scorso a larghissima maggioranza è frutto di un intenso lavoro bipartisan durante il quale sono stati auditi tutti gli attori chiave proprio per avere una pluralità di punti di vista adeguata alla delicatezza del tema. Oggi dopo 22 anni dall'ultimo intervento normativo abbiamo finalmente fatto chiarezza su definizioni, ruoli, funzioni, modelli di business, servizi. Sono poi tutti da esplorare i riflessi sull'indotto e sulla filiera industriale da parte dell'ICT. Penso ad esempio al contributo che potranno portare all'efficienza logistica i sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) dove l'Italia ha maturato vere eccellenze a livello internazionale. Il provvedimento è attualmente all'esame dell'omologa commissione del Senato che ha avviato un ciclo di audizioni sul tema. Mi auguro che sia un buon viatico per l'approvazione definitiva entro la legislatura. L'attenzione al tema della valorizzazione intermodale delle infrastrutture è nel nostro DNA. Di recente anche l'agenda governativa ha messo al centro una serie di interventi che puntano alla logistica e alle infrastrutture strategiche come fattore di crescita dell'export e dei consumi interni, soprattutto per un paese come il nostro che ha una vocazione naturale a ricoprire il ruolo di piattaforma logistica del Mediterraneo. Ma bisogna insistere, soprattutto nel raccordo con le politiche Europee sui grandi corridoi.



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

Negli ultimi anni, soprattutto con l'avvento della crisi economica mondiale, le associazioni di categoria dell'autotrasporto, tra dichiarazioni, prese di posizione, trattative e minacce (sempre rientrate), hanno tentato di risolvere i tanti problemi che via via sono insorti.

D'altronde è normale che, soprattutto, in una situazione come quella attuale, chi è preposto alla difesa di una categoria, rappresentandola in enti ed istituzioni ed essendo quindi delegato a trattare con le controparti, si batta con ogni mezzo a disposizione per ottenere sempre il massimo da ogni circostanza.

Tuttavia l'impegno, pur essendo sempre cosa lodevole, se non corroborato da risultati, non è da solo in grado di fornire linfa vitale alla sopravvivenza di qualsivoglia entità.

Valutare la bontà del lavoro svolto dalle associazioni è dunque di fondamentale importanza per capire se il nostro settore sarà in grado di sopravvivere oppure no.

Per meglio comprendere la qualità del lavoro svolto dalle associazioni “al potere” ti poniamo due semplicissime domande:

1) Le associazioni di categoria dell'autotrasporto presenti al Comitato Centrale dell'Albo, e fino a poche settimane fa anche nella Consulta Generale dell'autotrasporto e della logistica, hanno ottenuto risultati che giudichi soddisfacenti?

2) Ha, la tua azienda, tratto significativi benefici dalle misure messe in atto in questi anni dal governo dell'autotrasporto?

***Se hai risposto NO ad entrambi i quesiti, ti rendi conto che è giunto il momento di voltare pagina, ma per farlo davvero questa volta occorre che sia tu ad impegnarti in prima persona.***

**ASSOTRASPORTI** ti offre la possibilità di trasmettere alle istituzioni le tue problematiche e le tue esigenze.

**ASSOTRASPORTI** cerca dirigenti in tutta Italia per costruire una squadra composta da chi i problemi dell'autotrasporto li comprende veramente proprio perché li vive.

---

**FAI SENTIRE LA TUA VOCE!!!**

**CONTATTACI!!!**

**Tel. 0171.41.31.46**  
**info@assotrasporti.org**  
**www.assotrasporti.org**

## Sen. Davico: Protocollo Trasporti da stracciare

Il senatore Michelino Davico (Lega Nord) ha inviato alla nostra Redazione il proprio parere in merito all'approvazione del Protocollo Trasporti al Senato che vi proponiamo qui di seguito.

La Lega Nord ha sempre osteggiato la piena attuazione della cosiddetta "Convenzione delle Alpi". Lo ha fatto per ben tre legislature, anche quando era in maggioranza affiancata dal PdL. Anche lo scorso marzo, l'approvazione degli altri protocolli della Convenzione e non di questo è frutto di uno stralcio imposto da un emendamento presentato dalla Lega Nord.

La questione è molto "sentita" dagli operatori del settore trasporto su gomma e non è un argomento che può riguardare solo le Regioni di confine del Nord, perchè con le conseguenze che ne derivano assume inevitabilmente una rilevanza nazionale. Si tratta, infatti, di questioni sia commerciali che logistiche che interessano l'intero sistema Paese.

La Convenzione per la protezione della Alpi nell'ambito dei trasporti è del 1991 e contiene, tra gli altri, un Protocollo - che non era ancora stato ratificato dall'Italia - che, se applicato integralmente, strozza ulteriormente il nostro Paese e per due ordini di ragioni. Esso prevede, infatti, che non si costruiscano più autostrade che attraversino le Alpi. In sostanza, per realizzare una qualunque opera infrastrutturale che solo "tocca" le Alpi, l'Italia deve chiedere ed ottenere l'unanimità di tutti i Paesi europei insistenti su zone alpine, i nostri confinanti. Si creerà così un "intoppo istituzionale ed internazionale" che ci imporrà, tanto per fare un esempio che sia sufficientemente calzante, di sottostare al veto anche di un solo Stato. La Slovenia, dunque, per citare uno a caso dei Paesi aderenti al patto, potrà impedirci di realizzare, sul nostro territorio, una determinata opera autostradale.

Una cessione di democrazia, un colpo mortale al principio di autodeterminazione che, oltretutto, in un momento di gravissima crisi come quello che stiamo attraversando, mentre da ogni parte non si fa che predicare di quanto ci sia necessità di realizzare infrastrutture, mentre indubabilmente l'export è l'unica ancora di salvezza che

abbiamo per aiutare il Paese a stare in piedi e riprendere "la corsa" della crescita e dello sviluppo. Com'è noto, il nostro export su gomma è precipuamente diretto verso l'Europa, e dunque, si fa presto a comprendere la ragione per cui il nostro Paese non poteva permettersi di ratificare un Protocollo di questa portata e contenente questi limiti.

Lo scorso marzo, in Senato, scegliemmo di non ratificare, come invece avvenne per altri Protocolli della Convenzione delle Alpi, di non ratificare questa specifica parte, proprio per queste ragioni che interessano le regioni vicine all'arco alpino ed, in particolare, la nostra. Purtroppo, però, a distanza di alcuni mesi, e per questioni prettamente numeriche di maggioranze (quella che sostiene questo sciagurato Governo!...), tale provvedimento è stato approvato in Senato con il voto contrario della Lega Nord.

Ora è necessario impegnarsi affinché, nell'altro ramo del Parlamento, alla Camera, le forze politiche di maggioranza (PD, PDL, IDV e UDC) che hanno spinto e votato per tale ratifica definitiva si ravvedano, e noi della Lega Nord non mancheremo di fornire gli elementi per contribuire a scongiurare tale denegata possibilità.

Ovvio che è sin troppo semplicistico riaffermare il principio che in zone ad alta valenza naturalistica non debbano essere realizzate infrastrutture invasive come vengono considerate le strade in questo Protocollo, ciò nondimeno realizziamo nuove ferrovie. A nessuno sfugge l'aspro dibattito che si è acceso intorno alla realizzazione della TAV e le enormi resistenze incontrate in alcuni gruppi, più o meno rappresentativi delle popolazioni locali.

Occorre però fare sempre i conti con la realtà dei numeri: da calcoli matematici assolutamente incontestati, il Brennero non avrebbe più capienza di trasporto nel 2019. Paradossalmente, la crisi che sta attanagliando il Paese in questi anni ci consentirà di andare oltre, forse fino al 2025, quando tutti



i nostri valichi saranno giunti ormai al limite di saturazione. Ad un simile scenario va aggiunta la circostanza che tra pochi anni, nel 2020, il valico stradale del Gottardo chiuderà per tre anni, generando un rischio concreto: quello dell'isolamento a Nord del nostro Paese.

Ma, ci si domanderà, come mai il legislatore non ha fatto i conti con tali necessità indiscutibili? Il primo argomento in favore della ratifica, sempre di grande appeal per chi non deve fare i conti quotidianamente col problema, è l'ormai noto refrain: "Io chiedo l'Europa". A questo punto, è legittimo dubitare che "ciò che l'Europa chiede" sia sempre da attuare. Alcuni si spingono fino a ritenere addirittura che sia il contrario. Naturale anche che gli altri Paesi non facciano una piega in proposito: qual è l'unico Paese che deve obbligatoriamente attraversare le Alpi se vuole vendere le proprie merci? L'Italia! Si dà il caso, invero, che gli altri siano già posizionati al di là delle Alpi. Se la Francia ha interesse a commerciare con la Germania o la Slovenia con l'Austria, hanno ogni possibilità di farlo...

Questo è un dato che dobbiamo assolutamente tenere presente. È chiaro che gli altri Paesi europei non sono particolarmente toccati dalle conseguenze della Convenzione, mentre su di noi ricadono tutte le problematiche e noi, noi soli, ne subiremo tutti i danni.

La cecità davanti a questa considerazione pure così banale è davvero insopportabile. Non c'è convegno di settore in cui non venga stigmatizzata la circostanza che il nostro Paese di autostrade ne ha poche: lo stesso ministro Passera lamenta di continuo, pare di ricordare, una pesante carenza infrastrutturale che frena lo sviluppo del Paese. Pochi ricordano, però, che la causa di tale carenza rispetto a Francia, Germania e Spagna, è proprio una legge risalente all'ormai lontano 1975. All'epoca, il legislatore, animato dalle stesse "ottime intenzioni" che hanno oggi coloro che hanno votato in favore di questa ratifica, introdusse una norma per la quale non si sarebbe dovuto più costruire alcuna autostrada in Italia. E le conseguenze sono sotto gli occhi di tutti, mentre gli effetti ricadranno perfino sulle future generazioni. Pensiamo, per esempio, al prolungamento della Valdastico, che molti vorrebbero far arrivare fino a Cortina. Sono anni che si discute di questa opportunità, i cortinesi lo richiedono, ma a causa dell'approvazione di questa Convenzione questo non si potrà più realizzare senza il consenso della Slovenia.

Di fronte ad una decisione che può essere considerata epocale in quanto questo trattato durerà decenni, ho rilevato con sgomento in Parlamento una stupefacente superficialità delle maggiori forze politiche.

I nostri figli ed ancora altre generazioni di italiani, tra venti o trent'anni avranno merci da esportare in Germania, in Francia o in Slovenia e non potranno farlo perché di nuove vie di comunicazione non se ne possono più realizzare e, quanto a quelle esistenti, esse saranno ormai al collasso.

Mi auguro di aver reso sufficientemente chiaro il fatto che quella di cui si parla non è una questione meramente localistica, che dunque riguarda solo il Nord, perché tutta l'Italia è al di qua delle Alpi e, ribadisco, "tutta l'Italia". Non dovremo essere noi, dunque, gli unici a chiederci cosa sarà del nostro export negli anni a venire. Ancora una volta il nostro Paese viene penalizzato da decisioni prese in Europa che contrastano con i nostri interessi, ma è paradossale vedere che i nostri attuali governanti, suffragati dalla ambigua maggioranza che li sostiene, non fanno nulla per contrastarle, derubricando le eccezioni della Lega Nord a "mere questioni localistiche". Basterebbe leggere o solo ascoltare.

“

**La Convenzione delle Alpi nell'ambito degli autotrasporti è del 1991 e contiene, tra gli altri, un Protocollo che, se applicato integralmente, strozza ulteriormente il nostro Paese**

”



# **TERCOM**

TERMINAL CONTAINER MARITTIMI

**Tercom Srl - Fossano (CN)**

**Tel. 0172 642307**

**Mario Cell. 335 6282599**

**www.tercom-teu.it**

**Logistica del container marittimo a 360°!**

**Cercasi artigiani per trasporto container:  
trazionisti o a completo.**

**OFFRESI LAVORO CONTINUATIVO!**



# I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

La nostra rivista si avvale e mette a disposizione, in collaborazione con CTS (Consulting Team Service), una squadra di consulenti di assoluto livello. Si tratta di professionisti che operano principalmente in Piemonte e Liguria.



## 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.

## Il pagamento in misura ridotta delle sanzioni previste dal codice della strada

Tale misura di estinzione delle sanzioni è prevista dall'articolo 202 del Codice della strada. In tema di sanzioni amministrative vale il principio secondo il quale, il pagamento, da parte del contravventore della sanzione amministrativa, potendo ricollegarsi alla volontà dell'intimato di evitare a scopo cautelativo le conseguenze derivanti dalla natura di titolo esecutivo del provvedimento sanzionatorio non comporta acquiescenza ad essa né incide sull'interesse dello stesso a proporre ricorso avverso il provvedimento sanzionatorio. Diversamente in materia di circolazione stradale l'articolo 202 del codice della strada prevede che il pagamento in misura ridotta implichi necessariamente l'accettazione della sanzione ed il riconoscimento, da parte del contravventore, della propria responsabilità. Ne consegue che, nel sistema previsto dalla legge, la rinuncia ad esercitare il proprio diritto alla tutela giurisdizionale.

Ad avviso di chi scrive il problema rimane aperto e dovrebbe essere risolto secondo i principi generali quando a pagare in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202 del codice della strada sia l'obbligato in solido e non l'autore della violazione. In questo caso l'autore della violazione conserverebbe l'interesse ad agire per l'annullamento del verbale secondo i dettami della legge 689 del 1981. Tale tesi dovrebbe trovare è più rispondente ad un'interpretazione costituzionalmente orientata dell'intero impianto dei sistemi sanzionatori.



## Massimo Leuci - pratiche auto

Vanta una trentennale esperienza nel campo, è titolare di agenzia di pratiche auto. Consulente in materia di autotrasporto opera sul territorio piemontese e ligure.

## Aumentano le quote da versare all'Albo degli Autotrasportatori?

Continuano a rincorrersi voci secondo cui subirebbero un aumento le quote che ogni anno le aziende di autotrasporto per conto di terzi devono versare all'Albo.

Gli importi sono gli stessi da ormai molti anni e dunque l'aumento è nell'aria anche perché, in seguito alla spending review, i compiti dell'Albo sono stati ridisegnati riducendo l'autonomia gestionale ed economica dell'Albo

stesso.

Essendo ormai prossima la scadenza entro cui versare le quote per il 2013, molto presto avremo novità in materia e già sul prossimo numero di TN-Trasporto Notizie saremo in grado di fornirvi maggiori ragguagli nella speranza, naturalmente, di potervi dire che le voci relative all'aumento erano totalmente prive di fondamento.





## Dr. Giancarlo Tavella - fiscale

È 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 2008.

### Le novità in materia di detrazioni del 36% e del 55% nel "Decreto crescita e sviluppo" (2ª PARTE)

Per effetto dell'intervento retroattivo del DL 83/2012, le spese in esame:

- se sono state sostenute dal 1° gennaio 2012 al 25 giugno 2012, beneficiano della "vecchia" detrazione del 36%;
- se vengono sostenute dal 26 giugno 2012 al 30 giugno 2013, beneficiano della "nuova" detrazione del 50%;
- se vengono sostenute dal 1° luglio 2013, ritornano a beneficiare della detrazione del 36%.

In relazione al periodo d'imposta 2013, invece spetta la detrazione del 50% per le spese sostenute dal 1° gennaio 2013

fino al 30 giugno 2013, per un ammontare massimo di 96.000,00 euro; in caso di prosecuzione dei lavori relativi alla stessa unità immobiliare, nel suddetto limite di 96.000,00 euro si deve tenere conto delle spese sostenute negli anni precedenti; se alla data del 30 giugno 2013 sono state sostenute spese per un ammontare pari o superiore a 48.000,00 euro, le ulteriori spese sostenute nel periodo d'imposta non consentiranno alcuna ulteriore detrazione del 36%. In relazione alla "nuova" detrazione IRPEF del 50% rimangono

applicabili le precedenti disposizioni in materia di abolizione della comunicazione preventiva al Centro operativo di Pescara dell'Agenzia delle Entrate; comunicazione di inizio lavori all'Azienda sanitaria locale (ASL) competente per territorio, solo se richiesta dalla normativa in materia di sicurezza sul lavoro; abolizione dell'obbligo di indicazione in fattura del costo della manodopera; documentazione da conservare e da esibire su richiesta dell'Amministrazione finanziaria. Anche la "nuova" detrazione del 50% continua a dover essere ripartita in 10 quote annuali costanti e di pari importo nell'anno di sostenimento delle spese e nei 9 anni successivi.

*La 1ª parte dell'articolo è stata pubblicata sul nr. 2 - estate 2012 della rivista che potete consultare sul sito web [www.trasportonotizie.com](http://www.trasportonotizie.com).*

*Potete inoltre contattare la nostra redazione per averne una copia cartacea.*

### Auto, nuovi limiti alla deducibilità fiscale

Attualmente, ai fini delle imposte sui redditi, l'art. 164, D.P.R. 22.12.1986, n. 917, prevede che le spese e gli altri componenti negativi relativi ad autovetture, autocaravan, ciclomotori e motocicli che non siano destinati a essere utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa, sono deducibili nella misura del 40%. La medesima percentuale si applica in relazione alla deducibilità dei costi relativi a detti mezzi di trasporto utilizzati dai professionisti, limitatamente a un solo veicolo per persona. Su tali disposizioni è intervenuta la L. 28.6.2012, n. 92, contenente la riforma del mercato del lavoro (cd. "riforma Fornero").

Per coprire i costi di tale riforma, l'art. 4, co. 72 e 73 della Legge, modificando il regime di deducibilità dei costi relativi alle autovetture contenuto nel citato art. 164, D.P.R. 917/1986, prevede, a decorrere dal periodo d'imposta 2013, un taglio delle deduzioni dal 40% al 27,5% dei costi delle auto non utilizzate esclusivamente nell'esercizio di imprese.

Nel caso di esercizio di arti e professioni, la deducibilità è ammessa, nella suddetta misura del 27,5%, limitatamente a un solo veicolo; se l'attività è svolta da società semplici e da associazioni di cui all'art. 5, D.P.R. 917/1986, la deducibilità è consentita soltanto per un veicolo per ogni socio o associato.

Resta invariata la percentuale di deducibilità per gli agenti ed i rap-

presentanti di commercio, fissata nella misura dell'80%.

Nessun cambiamento invece per le auto a deducibilità integrale. Al riguardo si ricorda che l'art. 164, comma 1, lett. a), n. 1, del T.U.I.R. individua i mezzi di trasporto che danno luogo all'integrale deduzione delle spese e di ogni altro componente negativo relativo all'utilizzo degli stessi, laddove destinati a essere utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa.

L'Amministrazione Finanziaria nelle CC.MM. 13 febbraio 1997, n. 37/E e 10 febbraio 1998, n. 48/E, ha affermato che vanno considerati quali veicoli "utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa" quelli "senza i quali l'attività stessa non può essere esercitata", come, ad esempio, le autovetture possedute dalle imprese di noleggio.

Altra ipotesi di deducibilità integrale delle spese e degli altri componenti negativi concerne i veicoli per il trasporto pubblico (art. 164, comma 1, lett. a, n. 2), cioè quei veicoli per i quali vi sia un atto rilasciato dalla Pubblica Amministrazione che attesti tale destinazione. Si pensi, a titolo di esempio, alle autovetture adibite al servizio taxi.

Tra le spese sostenute ai fini dell'utilizzo dei veicoli rientrano quelle relative a: carburanti e lubrificanti; tassa di proprietà; assicurazione Rc auto; pedaggi autostradali; custodia;

manutenzioni e riparazioni non incrementative; Iva indetraibile corrisposta in sede di acquisto delle autovetture.

A tal riguardo va evidenziato che il citato art. 164, al co. 1, disciplina in modo unitario le spese e gli altri componenti negativi sostenuti ai fini dell'utilizzo dei veicoli, indipendentemente dalla loro specifica natura.

L'art. 4, co. 72, lett. b), L. 92/2012, riduce, a partire dal periodo d'imposta 2013, dal 90% al 70% la deducibilità delle spese sostenute per i veicoli concessi in uso promiscuo ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta. Al contrario di quanto previsto in via generale dall'art. 164 del Tuir dove la deducibilità del 40% del costo dell'autovettura è prevista nel limite di 18.075,99. Per l'autovettura a utilizzo promiscuo la deducibilità del 90% (70% dal 2013) dei costi sostenuti non è sottoposta ad alcun limite.

La deduzione del 90% dei costi è subordinata al fatto che l'utilizzo promiscuo dell'autovettura da parte del dipendente avvenga per la maggior parte del periodo d'imposta. Se il periodo coincide con l'anno solare, la concessione in uso dovrà risultare per almeno 183 giorni.

Al fine del conteggio della durata dell'utilizzo del veicolo da parte del dipendente nel periodo d'imposta non è necessario che tale utilizzo sia avvenuto in modo continuativo né che il veicolo sia stato utilizzato da parte dello stesso dipendente.



## Avv. Giorgio Pasetti - tariffe

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

### Trasporto merci e 10 piccoli indiani



Aerografia realizzata da Sergio Carazza - Promhos

E' insito nel D.N.A. di ogni essere umano l'istinto della sopravvivenza e della salvaguardia della propria attività lavorativa.

Ma, per quanto un operatore autonomo profonda nel suo lavoro ogni personale impegno, se la sua attività diviene oggetto di interventi concentrici esterni a suo danno, la stessa declinerà progressivamente, fino a produrre la scomparsa della azienda dal mercato.

Non si tratta in tal caso degli effetti di una legittima concorrenza commerciale. La attuale generalizzazione del fenomeno di disgregazione delle operatività imprenditoriali si traduce in un progressivo disfacimento delle strutture che hanno costituito ed ancora costituiscono, sia pur con difficoltà, il mercato del lavoro, dalle maggiori alle individuali, sì da incidere progressivamente sull'economia nazionale, producendo una spirale di crisi dei vari settori.

E' del tutto legittima, razionale e conforme ai principi stessi dell'economia quella coordinazione dei ruoli, in una equilibrata concorrenza, con la quale le diverse categorie hanno fra loro regolato nel tempo le modalità dei reciproci rapporti, sì da aver consentito lo sviluppo del mercato nazionale.

Nei anni decorsi gli imprenditori, i loro dipendenti, le loro famiglie

hanno dato un continuativo valido apporto, contribuendo a far sì che si potessero superare o mitigare i momenti di crisi.

E' pienamente consequenziale che l'appartenenza ad una struttura, quale essa sia, sportiva, religiosa, culturale, di categoria, crei fattori di identificazione e di solidarietà nell'ambito della stessa. I cosiddetti correlativi "interessi" sono sovente riconosciuti quali effettivi "diritti", tali in quanto pienamente conformi alle leggi. Le leggi possono anche essere abrogate e mutare, ma i diritti connaturati alla natura stessa di ogni persona sono, come tali, disciplinati dalla stessa Costituzione e quindi non abrogabili. Ne riportiamo due fondamentali:

"La Repubblica promuove le condizioni che rendono effettivo il diritto al lavoro" (art. 4)

"Il lavoratore ha diritto ad una retribuzione proporzionata alla quantità e qualità del suo lavoro, sufficiente, in ogni caso, ad assicurare a sé e alla sua famiglia un'esistenza libera e dignitosa" (art. 36).

Costituisce atteggiamento strumentale ed alterante l'impegno, la dignità ed i valori stessi che vengono espressi nello svolgimento del lavoro, qualificare le categorie per le quali sussiste, o sussisteva, una regolamentazione operativa disposta con norme di legge a garanzia

della effettiva professionalità ed a tutela della clientela, quali "lobby" e "corporazioni", quasi si trattasse di sette da smantellare. Detta regolamentazione assicurava la sussistenza di quella competenza senza cui coloro per i quali si opera non avrebbero garanzie di una prestazione svolta a loro favore con consapevole responsabilità e ad alti livelli di capacità.

Nel 1990 Enrico Werthmuller, quale esperto dell'autotrasporto merci, pubblicava un approfondito studio nel quale veniva analizzata la normativa e l'attività, conforme alla stessa, dei 200.000 vettori operanti all'epoca. Al 12/7/2012 i vettori con veicoli risultano 106.726, e non vi sono prospettive di ripresa ove non venga indotto un consapevole ripensamento del legislatore per la riaffermazione del ruolo essenziale del trasporto merci su ruote per l'economia nazionale.

Negli anni la dissoluzione del settore è aumentata progressivamente. Gli appartenenti alla categoria ne hanno subito gli effetti cercando di sopravvivere sul mercato. La normativa del settore introdotta innovativamente nel 2006 ha disatteso i criteri orientativi della Costituzione da valere anche per loro. Oggi gli stessi devono convincersi del ruolo che è a loro proprio per realizzare una evoluzione della politica legislativa per indirizzarla verso un sistema dei trasporti che ripristini una metodica di compensi conformi ai principi costituzionali.

Gli autotrasportatori hanno la particolarità di svolgere il proprio lavoro non in una sede fissa, ma di avere un campo di azione che si estende sull'intero territorio nazionale. A differenza dei commercianti e degli artigiani non appongono cartelli su saracinesche che avvisano i clienti con la scritta "chiuso per cessazione dell'attività".

Ma non sanno chi potrà essere il prossimo che non incontreranno più in autostrada, su un piazzale di sosta, negli abituali locali di ristorazione; e chi è al volante si chiede se ciò dovrà domani forse succedere anche a lui, sì da non poter più "assicurare alla sua famiglia una esistenza libera e dignitosa".

La celebre scrittrice Agatha Christie pubblicò un memorabile giallo "10 piccoli indiani" nel quale era rappresentata l'angoscia di dieci persone che vedevano progressivamente scomparire i propri compagni senza comprendere chi ne fosse

il responsabile.

La vita ha spesso un realismo che supera la fantasia. Ma la concretezza del mondo economico si costituisce con il lavoro svolto dagli imprenditori. Se, fra gli stessi, gli autotrasportatori manterranno la determinazione, con la quale hanno operato per anni, nella consapevolezza di essere la forza che, con la movimentazione delle merci, consente la operatività dell'industria e del commercio nella nazione, e che nel contempo le leggi devono favorire e tutelare la promozione del lavoro e non deprimerlo, potranno

persi quali promotori di nuove leggi (i politici seguono il corpo elettorale se lo stesso è compattamente determinato ad ottenere una legislazione conforme all'evolversi della realtà sociale) con le quali il lavoro, quale diritto, riceva quella tutela che è prevista dagli articoli 1-2-4 della Costituzione.

Fra tutti i lavoratori italiani gli autotrasportatori sono coloro che sono più in grado di realizzare la maggiore forza persuasiva, essendo la loro attività l'elemento costitutivo di qualsiasi operatività propria dell'attuale civiltà. Ma non vorremmo

che il declino dell'autotrasporto rappresentasse il primo sintomo di non reversibilità. Confidiamo invece in una coordinata strategia operativa di tutte le forze dell'autotrasporto, quale elemento di primaria strategia, per far comprendere che senza un nuovo rapido impulso al settore non si potrà uscire dalla crisi. La categoria è abituata ad affrontare i quotidiani pericoli della strada, ed è la più idonea, fra tutte, a far predisporre da parte del Parlamento le soluzioni legislative che, sostenendo le imprese, consentano la ripresa dell'economia.



## Dr. Aurelio Prisco - qualità trasporti

Nel suo percorso lavorativo ha maturato specifiche competenze in metodologie e tecniche organizzative (qualità, organizzazione e gestione manageriale) presso imprese private nel settore agroalimentare e trasporti. È Assessor dei modelli per l'Eccellenza Aziendale (EFQM - PQI) e ha partecipato a tutte le edizioni nazionali del Premio Qualità, e dal 2007 è valutatore per il premio sull'innovazione gestito dalla Confindustria sotto il patrocinio della Presidenza della Repubblica. 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.

Il suo percorso professionale nasce negli anni 90 presso il gruppo Agroalimentare PAVO come Responsabile unità operative e a livello di gruppo per lo sviluppo del Sistema di gestione per la qualità. Negli anni 2000 svolge l'attività di libero professionista nella consulenza operante nel campo dell'Organizzazione Aziendale e dei Sistemi di Gestione Certificabili; è Lead auditor di un prestigioso ente di certificazione nei settori logistico e agroalimentare.

## La nuova rotta...

Spesso, le persone usano l'alibi della praticità come una scusa per la loro mancanza di immaginazione e di creatività. Mettono in contrasto il termine pratico con schemi non realistici associati a un atteggiamento visionario perennemente sognante e indisciplinato. Quando si dice: "Cerchiamo di essere pratici", si sottintende in genere che esista un divario tra l'idealismo e la realtà delle cose. È stato questo atteggiamento che, in larga misura, ha tenuto l'umanità intrappolata per secoli nelle epoche buie. Il termine pratico deve essere inteso in modo più intelligente: non per scoraggiare le innovazioni, ma per verificare con ragionevolezza le nuove idee per vedere se sono percorribili.

Le persone che rifiutano le novità e che sono restie persino a fare delle verifiche, vedono il mondo come un treno che viaggia su dei binari fissi.

Oggi viviamo in un'era basata sui fatti. Sembra che tutti siano convinti che basti avere a disposizione abbastanza fatti e - oplà - avranno successo nella vita...I migliori, in qualunque campo, sono quelli che si affidano alla propria forza interiore e al proprio discernimento. Il successo che si raggiunge affidandosi completamente alla "saggezza" degli altri, o alle informazioni raccolte, filtrate e ri-trasmesse come se

fossero il massimo dell'autorevolezza, assume le tinte monotone del grigio. Nel passato si possono trovare innumerevoli personaggi che godono oggi di una reputazione dovuta principalmente al fascino dell'antiquariato. Il genio e le abilità eccezionali di qualunque tipo non muovono mai i loro passi su sentieri già tracciati. Non ti insegnerò come diventare un genio, ma al tempo stesso ti prego di non seguire dei binari già profondamente tracciati da altri. Se vuoi veramente avere successo in un qualsiasi setto-

re, cerca di evitare che la tua prima domanda sia: "Che cosa è già stato fatto in questo campo?". Chiediti piuttosto: "Quali sono le esigenze più importanti al momento in questo campo?".

Le persone speciali non vivono parlando al passato, ma al presente. La conoscenza intellettuale si basa sulle scoperte passate. Questa conoscenza porta le persone a volgere lo sguardo indietro e quindi non stimola l'ispirazione nel presente. La dipendenza passiva dalla conoscenza è limitata e limitante.



## Incontro in Provincia tra Gancia e Dusserre

### Futuro collegamento autostradale per Cuneo-Sisteron

Lo scorso 26 settembre, nel palazzo della Provincia di Cuneo, il Presidente Gianna Gancia ha incontrato Jean-Yves-Dusserre, Presidente del Consiglio Generale del Dipartimento francese Hautes-Alpes, nonché Presidente del CAFI, Conferenza delle Alpi Franco-Italiane.

Il CAFI è uno strumento operativo di cooperazione politica transfrontaliera, nato negli anni '90 con l'obiettivo di rafforzare la vicinanza tra Italia e Francia dal punto di vista culturale e territoriale, e rendere, così, più omogenee le due realtà.

Il vertice - cui hanno preso parte l'assessore provinciale ai Trasporti Roberto Russo, l'assessore provinciale al Turismo Pietro Blengini e il presidente del Consiglio provinciale Giorgio Bergesio - ha fatto luce sul nuovo progetto di collegamento tra Cuneo e Sisteron. L'obiettivo è di unire la già sviluppata rete viaria francese con quella italiana, rafforzando l'integrazione tra le aree di confine. Infatti, per poter superare i limiti che il nostro Paese affronta quotidianamente, "la parola d'ordine è il superamento dei confini amministrativi e statali finalizzato alla soluzione di problemi comuni ad Italia e Francia". Questa è la linea



di pensiero della Presidente della Provincia di Cuneo, che ha messo in risalto come la burocrazia possa diventare un peso per la finalizzazione di infrastrutture e opere, con un conseguente aumento degli svantaggi sul territorio. Per questa ragione, ha dichiarato la Presidente, "dobbiamo unire le forze e guardare alle opportunità offerte dall'Unione Europea", privilegiando misure concrete, anziché progetti che in

passato sono rimasti sulla carta.

Come anticipato, nel corso dell'incontro, Gancia e Dusserre hanno deciso di lavorare insieme per organizzare un vertice fra i Governi italiano e francese, che affronti il progetto del collegamento autostradale Cuneo-Sisteron tra l'A51 francese (che in provenienza da Aix-en-Provence finisce a Tallard) e l'A33 italiana (che in provenienza da Milano-Asti termina a Cuneo).

## Doctor Glass: check-up gratuito dei cristalli del parco mezzi

I centri Doctor Glass di Cuneo, Fossano, Manta e Mondovì presentano ai lettori di Trasporto Notizie un servizio innovativo per le aziende: il check-up gratuito dei cristalli.

Da oggi, infatti, le aziende potranno richiedere il controllo dei cristalli sul proprio parco mezzi e, con una semplice telefonata, disporre di un operatore Doctor Glass che prontamente eseguirà il check-up a domicilio, consentendo un risparmio sia di tempo che di denaro.

In primo luogo, l'azienda risparmierà tempo: non dovrà spostare i propri mezzi per il controllo e non dovrà disporre il fermo in momenti poco favorevoli, in quanto il servizio è effettuabile anche il sabato mattina.

In secondo luogo, l'azienda risparmierà denaro: con la verifica sull'integrità dei cristalli (anche se apparentemente privi di danni), si interverrà in tempo con una piccola spesa. Infatti, se al momento del controllo un'incrinatura si rivelerà sanabile, l'operatore procederà subito alla riparazione della stessa, evitando così una più onerosa, e ben più invasiva, sostituzione del cristallo, nonché il rischio di incorrere in multe.

Il nuovo servizio, fornito gratuitamente dalla Doctor Glass, non è limitato ad un solo appuntamento, bensì usufruibile in maniera continuativa nel tempo, ad esempio in vista delle revisioni periodiche dei veicoli previste dalla legge (in modo da impedire il mancato superamento dei collaudi).

Per prenotare il check-up gratuito, o avere ulteriori informazioni, gli interessati sono invitati a contattare i centri Doctor Glass sopracitati o direttamente il responsabile commerciale Alessio Baudino (telefono: 345.095.92.45, e-mail: alessio.baudino@doctorglass.com).



## Mondovì, futura piattaforma logistica del Cuneese

Nelle scorse settimane, l'Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte Barbara Bonino, l'Assessore ai Trasporti della Provincia di Cuneo Roberto Russo e il Sindaco di Mondovì Stefano Viglione, hanno sottoscritto a Torino il Protocollo avente ad oggetto "la costituzione di una cabina di regia con finalità di realizzazione del polo logistico intermodale per la Provincia di Cuneo".

Il Protocollo di intesa tra Regione, Provincia e Comune - proposto dall'Assessore Bonino e approvato nel luglio scorso dalla Giunta regionale - ha l'obiettivo di realizzare e gestire un progetto di piattaforma logistica intermodale cuneese, che abbia funzioni retro-portuali dei porti liguri e caratteristiche di terminal interno su strada e rotaia. A tal fine, le Parti contraenti hanno costituito una cabina di regia del progetto, composta da: Regione Piemonte, Provincia di Cuneo, Comune di Mondovì, Finpiemonte Partecipazioni, Fingranda S.p.A. e Camera di Commercio.

La piattaforma logistica sarà sita

a Mondovì, nell'area industriale dismessa della ex Cobra, dove una nota azienda locale - operante nei settori logistico e del trasporto merci per conto terzi, a livello nazionale e internazionale - ha già avviato un'iniziativa di recupero con un primo insediamento di attività logistiche intermodali per circa 180.000 mq.

La scelta di quest'area - si legge nel Protocollo d'intesa - deriva dal fatto che essa è "baricentrica rispetto ai flussi di movimentazione delle merci nell'ambito del quadrante sud orientale del Piemonte, caratterizzata da una buona accessibilità in termini stradali e ferroviari e con sufficienti potenzialità di sviluppo ed espansione per rispondere alle esigenze logistiche del territorio".

Per fare di Mondovì il nuovo polo logistico

cuneese, ossia per rendere la città un centro di scambio e deposito delle merci giunte su strada e rotaia, saranno necessari interventi sulle infrastrutture viarie, che migliorino il collegamento tra i porti liguri e l'entroterra piemontese, nonché nuove strutture, quali magazzini di stoccaggio e di lavorazione. I lavori connessi alla realizzazione della piattaforma logistica, secondo le Autorità, avranno dunque ricadute positive sul Monre-galese in termini occupazionali.



## Pannelli elettronici in arrivo sulle provinciali genovesi

Chi viaggia sulle strade provinciali della Provincia di Genova potrà ricevere informazioni in tempo reale sulle condizioni del traffico, sulla sicurezza della circolazione e sulle eventuali emergenze meteorologiche, quali forti piogge, neve, ghiaccio o incendi che possano creare disagi o pericoli al transito. Sono, infatti, in arrivo nove tabelloni elettronici, analoghi a quelli autostradali, che verranno gestiti dal centro operativo viabilità della Provincia. Lo stanziamento complessivo per installazione dei pannelli è di 600.000 euro, cofinanziato al 50% dalla Provincia e dal Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti.

I tabelloni digitali verranno collocati sulle seguenti Provinciali:

- dei Giovi, a Mignanego e Ronco Scrivia;
- del Turchino, a Campo Ligure;
- della Valle Scrivia, a Torriglia e Casella;
- della Fontanabuona, a Bargagli, dopo il tunnel delle Ferriere, e Carasco;
- di Uscio, a Recco;
- della Val d'Aveto, a Rezzoaglio, all'altezza del suo collegamento con la provinciale della Scogliana.

A inizio ottobre sono partiti i lavori di scavo per le installazioni. Fino al 15 novembre, in base alle

esigenze di cantiere, potranno entrare in vigore sensi unici alternati ed eventuali brevi sospensioni della circolazione (al di sotto dei venti minuti ciascuna) sulle seguenti strade provinciali:

- SP 225 della Fontanabuona al km 5,550 nel Comune di Carasco e al km 33 nel Comune di Bargagli;
- SP 333 di Uscio al km 1,710 nel Comune di Recco;
- SP 586 della Valle d'Aveto al km 39,120 nel Comune di Rezzoaglio;
- SP 226 della Valle Scrivia al km. 0,125 nel Comune Torriglia e al km. 15,800 nel Comune di Casella;
- SP 35 dei Giovi al km 15,770 nel Comune di Mignanego e al km. 27,650 nel Comune di Ronco Scrivia;
- SP 456 del Turchino al km 86,900 nel Comune di Campo Ligure.

Piero Fossati, Commissario straordinario della Provincia, ha reso noto che "se i tempi per gli allacciamenti a tutte le reti saranno rispettati, contiamo di installare i tabelloni entro il prossimo dicembre".



## Autotrasportatori genovesi in sciopero contro il Comune

Gli autotrasportatori genovesi sono scesi in piazza per protestare al fianco dei cittadini contro una serie di ordinanze del Comune che penalizzano fortemente il settore dell'autotrasporto locale, oltre che gli standard di vita della cittadinanza. Protagoniste del malcontento sono le disposizioni sul traffico nella zona di Cornigliano che hanno causato ingorghi.

Al centro della protesta i nodi di Fegino e Borzoli, dove l'apertura di alcuni cantieri impedisce il transito ai veicoli con massa superiore a 7,5 tonnellate. Ciò obbliga gli autotra-

sportatori ad allungare il tragitto di una decina di chilometri, transitando in via Mellen.

Secondo alcune associazioni di categoria locali, il settore dell'autotrasporto vive già una situazione difficile senza che ulteriori provvedimenti la peggiorino. Inoltre, la decisione di aprire i cantieri è stata assunta, a parer loro, in modo unilaterale e senza confronto con operatori e territorio. Nel Genovese, hanno aggiunto, vi è chi non ha interesse a cambiare l'assetto delle infrastrutture, negando la necessità di un nuovo tratto autostradale.



## Al termine i lavori per il nuovo tunnel del Turchino, aperto ai tir

Il commissario straordinario della Provincia di Genova Piero Fossati ha annunciato che entro la fine di ottobre saranno ultimati gli scavi della nuova galleria di valico tra i Comuni di Masone e Mele, sulla strada provinciale 456 del Turchino che collega Genova al Piemonte sud-orientale.

Il nuovo tunnel, cofinanziato al 50% da Regione Liguria e Provincia di Genova (che si è occupata di progetto, appalti e direzione dei lavori) per un importo di 7,5 milioni di euro, sostituirà l'attuale, ormai inadeguato, percorribile solo a senso

unico alternato con semafori e vietato ai tir.

Il nuovo collegamento, con due corsie larghe 3,5 metri, sarà percorribile anche dai mezzi pesanti, rappresentando così una via alternativa in caso di interruzioni sull'autostrada A26.

Al momento, mentre continuano i lavori all'interno del tunnel, sul lato di Mele è in via di realizzazione la variante di duecento metri che unirà la provinciale 456 alla nuova galleria, situata ad una quota inferiore della precedente. Pertanto, dallo scorso 10 ottobre sino alla conclu-

sione di questa fase di interventi, resta in vigore un senso unico alternato con semafori al km 94,5 della provinciale del Turchino.



### SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA!!!



L'Agenzia Sandiano di Sanremo (IM) è a disposizione delle Associazioni e degli autotrasportatori per la soluzione delle problematiche del trasporto: iscrizioni e variazioni con o senza limiti presso l'Albo degli Autotrasportatori e l'Albo degli Smaltitori rifiuti; immatricolazioni e passaggi di proprietà dei veicoli in conto

terzi e/o in conto proprio; acquisizione aziende di autotrasporto o con requisiti; revisioni e collaudi sia presso sedi Ministero dei Trasporti sia presso officine autorizzate; consulenza specializzata in materia di merci pericolose ADR, merci deperibili ATP, ecc; autorizzazioni internazionali (CEE ed extra-CEE di ogni tipo); apertura sedi all'estero; quesiti e ricorsi presso Ministero dei Trasporti e altri Enti.

**Via Fiume, 34 - 18038 SANREMO (IM)**

**Tel. 0184.50.15.60 - Fax 0184.54.16.66**

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

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



Il consorzio **Consulting Team Service** è specializzato nell'offerta di servizi e consulenza. Oggi unisce numerose realtà con l'intento di ridurre i costi attraverso l'acquisto collettivo di beni e servizi.

Il nostro impegno è di massima trasparenza ed efficienza nei confronti degli associati e, attraverso personale qualificato e la consulenza di professionisti esperti nei vari settori, offriamo garanzie di ottimo livello.

Professionalità e assistenza sono solo alcune delle principali caratteristiche del nostro team. Le attività svolte coprono una considerevole gamma di prestazioni che consentono di beneficiare di sostanziali riduzioni di costi garantendo una elevata qualità. Lo scopo principale è quello di dare ai nostri soci tutte le attenzioni possibili, cercando prodotti sempre più personalizzati e in linea con le loro esigenze.

Se desideri personalizzare i servizi offerti (assicurazione, carte carburanti, consulenze) o credi sia utile crearne di nuovi, il personale di **Consulting Team Service** ti darà tutta l'attenzione di cui necessiti.



## Soluzioni per aziende professionisti e famiglie

Cuneo - Via B. Bruni, 1/A

Sanremo (IM) - Via Fiume, 34

Tel. 0171.41.28.16 Fax 0171.42.69.64

mail: [gestione@ctservice.eu](mailto:gestione@ctservice.eu)

[www.ctservice.eu](http://www.ctservice.eu)

# DOCTOR GLASS

VETRI AUTO - TIR - BUS

**GLASS SYSTEM S.A.S.**

VIA TORINO, 42 - 12045 FOSSANO

TEL. 0172.64.66.06

FAX 0172.69.42.16

amministrazione-fossano@doctorglass.com

**LA QUALITÀ DEL SERVIZIO È SEMPRE AL PRIMO POSTO!!!**

**MEZZI PESANTI: UN SERVIZIO DEDICATO!**

LA QUALITÀ DEL NOSTRO INTERVENTO È GARANTITA E RAFFORZATA DA:

STRUMENTI E ATTREZZATURE (PONTEGGI, SCALE MOBILI, VENTOSE, CAVALLETTI ETC...) DEDICATE E APPOSITAMENTE PROGETTATE PER LAVORARE IN SICUREZZA E NEL MODO PIÙ CORRETTO ANCHE AD ALTEZZE DIFFERENTI

OFFICINA ATTREZZATA CON SPAZI IDONEI AL RICOVERO E ALLA LAVORAZIONE SUI MEZZI CON MOTRICE RIMORCHIO

CONTINUI CORSI DI AGGIORNAMENTO E FORMAZIONE PER IL PERSONALE DEDICATO



**UN NUOVO SERVIZIO  
PER LE AZIENDE**

**IL CONTROLLO DEI CRISTALLI  
DEL PARCO MEZZI  
CHE VI GARANTIRÀ:**

**RISPARMIO DI TEMPO**

IL SERVIZIO È A DOMICILIO ED EFFETTUABILE ANCHE AL SABATO MATTINA!

**RISPARMIO DI DENARO**

- IL SERVIZIO È SVOLTO GRATUITAMENTE!
- LA PREVENZIONE VI PERMETTERÀ LA RAPIDA RIPARAZIONE DELLE INCRINATURE SANABILI CON UNA PICCOLA SPESA!

VI EVITERÀ IL RISCHIO DI MULTE E LA PIÙ INVASIVA SOSTITUZIONE DEL CRISTALLO!



LA GLASS SYSTEM S.A.S. È PROPRIETARIA DELLE SEGUENTI OFFICINE:

**FOSSANO:** VIA TORINO, 42  
TEL. 0172.64.66.06

**CUNEO:** VIA TORINO, 144 (MADONNA DELL'OLMO)  
TEL. 0171.41.10.59

**MONDOVI':** VIA DEL VECCHIO, 1  
TEL. 0174.55.14.31

**MANTA DI SALUZZO:** SS LAGHI DI AVIGLIANA  
TEL. 0175.87.975

**ALESSIO BAUDINO (RESPONSABILE COMMERCIALE)**

TEL. 345.095.92.45 - MAILTO: ALESSIO.BAUDINO@DOCTORGLASS.COM