

numero 4/ 2012

TN

TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com

INVERNO 2012

Nasce la rubrica TN
La voce dell'autotrasportatore
 (pagina 18)
 per dare la parola a
 chi vive quotidianamente
 le problematiche del settore

*Sempre più solo
 tra le difficoltà
 del mio lavoro*



Quote 2013 di iscrizione
 all'Albo



Sicurezza stradale,
 un viaggio in 10 puntate



Costi minimi,
 battaglia senza fine



Intervista a Giachino
 sui costi minimi

Inserto Piemonte-Liguria da pagina 28

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

FINE 2012, PERIODO DI RINNOVI ASSICURATIVI IN TEMPO DI CRISI

Le compagnie assicurative, sempre più attente nell'assunzione dei rischi RCA,
in questi ultimi tempi hanno elevato sensibilmente i premi.

Per questo, la cooperativa **Imprenditori & Professionisti (I&P)**,
forte di una decennale esperienza con le compagnie,

si impegna quotidianamente a ricercare le tariffe più competitive sul mercato.
Presentandosi come gruppo d'acquisto, la **I&P** riesce ad ottenere per i propri soci
POLIZZE VANTAGGIOSE DA PRIMARIE COMPAGNIE ASSICURATIVE,
garantendo loro un considerevole risparmio.

**SE LA POLIZZA ASSICURATIVA DEI VOSTRI VEICOLI È IN PROSSIMITÀ DI SCADENZA,
CONTATTATE LO STAFF I&P**

PER AVERE IN BREVE TEMPO UN PREVENTIVO PERSONALIZZATO



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

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

Via Bra, 1 - 12100 Cuneo

Tel. 0171. 413146 Fax 0171. 426964

E-mail: info@imprenditorieprofessionisti.it

Web: www.imprenditorieprofessionisti.it



TN - TRASPORTONOTIZIE

NUMERO 4 - 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 - Quote di iscrizione 2013 all'Albo
- 5 - Fondi all'autotrasporto 2013, 400 milioni € così ripartiti
- 6 - Costi minimi, battaglia senza fine
- 8 - Intervista a Giachino sui costi minimi
- 10 - Trasporto merci pericolose, aggiornamento ADR
- 15 - Assicurazioni RCA, nuove regole
- 16 - Piano nazionale logistica 2012-2020
- 18 - La voce dell'autotrasportatore
- 20 - Viaggio in 10 puntate con un docente di sicurezza. Prima puntata
- 22 - I nostri consulenti al tuo servizio
 - 22 - legale
 - 23 - 24 lavoro
 - 25 - tariffe
 - 26 - fiscale
 - 26 - pratiche auto
 - 27 - qualità
- 28 - Inserito Piemonte e Liguria

EDITORIALE



Fabio Rubero

Si è appena spenta la eco delle primarie del centrosinistra (rigorosamente senza trattino, per non alimentare illusioni su divisioni interne) che hanno visto trionfare Bersani Pierluigi da Bettola (PC senza la I) su Renzi Matteo da Firenze (FI, non Forza Italia nonostante qualcuno lo pensi). Bene, alzi la mano chi di voi durante gli "encountables" dibattiti ha sentito parlare del "trasporto". Nel caso, ce lo comunichi, a noi è sfuggito. Speriamo che le stanze di Palazzo Chigi evocino a Bersani (se ci arriverà) il ricordo di uno dei più grandi fermi dell'autotrasporto che la storia repubblicana ricordi, che lui nel 2000 si trovò ad affrontare come Ministro dei Trasporti, del quale siamo sicuri vorrà evitarne una riedizione. Nel frattempo continuano a sopravvivere i costi minimi, sì sono a rischio pure quelli, ma per ora il TAR del Lazio insignito del ruolo di boia da alcune associazioni della committenza, ancora non ne ha eseguito la sentenza di morte, anzi sembra mandare timidi segnali che fanno nutrire speranze sempre più fondate su una loro sopravvivenza. Infine, Moretti Mauro, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, che ha recentemente dichiarato che gli autotrasportatori ricevono troppi soldi dallo Stato rivendicando il diritto di una parte a favore del trasporto su rotaia. È Natale, se lo goda anche lei, ingegner Moretti, scambiando con i suoi cari i regali che gli autotrasportatori e i loro camion, come sempre, le hanno puntualmente fatto trovare negli scaffali dei negozi. Il 25 dicembre di ogni anno, i ritardi, nemmeno di qualche minuto, non sono ammessi. Lo chieda a Babbo Natale che, tra l'altro, la ringrazia. Lui non trasporta su gomma.



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

Quote di iscrizione 2013 all'Albo Autotrasportatori

Pagamento effettuabile soltanto online e aumento dell'importo



Il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori ha introdotto importanti novità inerenti la quota di iscrizione all'Albo per l'anno 2013, che, ricordiamo, dovrà essere versata entro il 31 dicembre 2012.

In primo luogo, la quota per non potrà più essere pagata con bollettino postale o bonifico bancario, ma soltanto per via telematica.

Le imprese di autotrasporto dovranno versare il contributo tramite carta di credito Visa, Postepay o BancoPosta, collegandosi al sito web dell'Albo, alla pagina <http://servizi.alboautotrasporto.it>.

Dovranno, inoltre, conservare la ricevuta del pagamento per consentire al Comitato Centrale dell'Albo di effettuare gli accertamenti necessari.

La decisione di archiviare le tradizionali modalità di pagamento si spiega con le difficoltà che il Comitato ha incontrato sino ad oggi, nei casi di ricorso al bollettino o al bonifico, per svolgere i dovuti controlli e comunicare alle amministrazioni provinciali i nominativi delle aziende non paganti la quota.

Un'altra novità introdotta dal Comitato riguarda l'aumento dell'importo per l'iscrizione a carico delle imprese, oggetto di malumori da parte di molte associazioni di categoria.

Ad aumentare è la parte fissa della quota, ossia quella dovuta da tutte le aziende iscritte all'Albo, che passa da 20,66 euro a 30 euro per impresa.

Rimangono, per contro, invariate le parti aggiuntive della quota, relative al parco veicolare e alla capacità di carico dei veicoli in dotazione, per i mezzi superiori a 6 tonnellate di massa complessiva.

Il Comitato Centrale ha dichiarato che le parti aggiuntive, variabili da impresa a impresa, costituiscono la percentuale maggiore della quota di iscrizione, con la conseguenza che il rincaro della parte fissa non inciderà in maniera determinante sull'importo complessivo.

A ben vedere, però, il discorso

non vale per le aziende di autotrasporto che dispongono di un piccolo numero di automezzi con capacità di carico poco elevata. Nel loro caso, infatti, il rincaro della parte fissa determinerà un aumento rilevante della quota complessiva.

Le tabelle sottostanti riportano nel dettaglio gli importi che le imprese dovranno corrispondere in considerazione della dimensione numerica del parco mezzi e della capacità di carico dei propri automezzi.

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

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

Fondi all'autotrasporto 2013, 400 milioni € così ripartiti

Si è svolto lo scorso 11 dicembre presso il Ministero dei Trasporti un incontro tra Governo e associazioni di categoria degli autotrasportatori, durante il quale si è discusso dell'impiego dei fondi destinati al settore dell'autotrasporto nell'anno 2013.

Infatti, la *spending review* dell'Esecutivo Monti - il Decreto Legge della scorsa estate recante "disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini" - ha assegnato 400 milioni di euro al settore senza precisare quali fossero gli interventi da attuare con tale stanziamento.

La riunione dell'11 dicembre ha definito la seguente ripartizione dei 400 milioni:

- 150 milioni di euro per i pedaggi

autostradali;

- 91 milioni di euro all'Inail, di cui 82 milioni destinati ai dipendenti e 9 agli artigiani;

- 89 milioni per il rimborso del Servizio sanitario nazionale (SSN) sui premi RC Auto e le spese non documentabili;

- 20 milioni alla formazione;

- 50 milioni agli investimenti.

Rispetto ai fondi all'autotrasporto per l'anno in corso, aumentano gli stanziamenti previsti per i pedaggi (per il 2012 erano di 102,6 milioni) e per la formazione (lo scorso anno erano 15 milioni), resta identico quello destinato all'Inail, mentre si riduce drasticamente l'importo per finanziare gli sgravi fiscali sul contributo al SSN per le assicurazioni RCA e le spese non documentate dagli autotrasportatori (era di 135



milioni nel 2012).

La voce relativa agli investimenti, assente lo scorso anno, subentra al fondo di 30 milioni che era stato destinato all'ecobonus (il supporto al trasporto combinato strada-mare relativo ai viaggi effettuati nel 2011), non riproposto per il 2013.

Al momento di andare in stampa, l'allocatione dei fondi all'autotrasporto così decisa attende l'emanazione dei relativi decreti attuativi.

Salasso multe da gennaio, la denuncia dell'ASAPS

A partire dal 1° gennaio 2013 le sanzioni amministrative pecuniarie previste dal Codice della Strada subiranno un rincaro.

Infatti, l'art. 195, comma 3, del Codice della Strada stabilisce l'aggiornamento biennale delle sanzioni "in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (media nazionale) verificatasi nei due anni precedenti". A tal fine, "entro il 1 dicembre di ogni biennio, il Ministro di grazia e giustizia, di concerto con i Ministri del tesoro dei lavori pubblici, dei trasporti e per i problemi delle aree urbane, fissa seguendo i criteri di cui sopra, i nuovi limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie, che si applicano dal 1 gennaio dell'anno successivo".

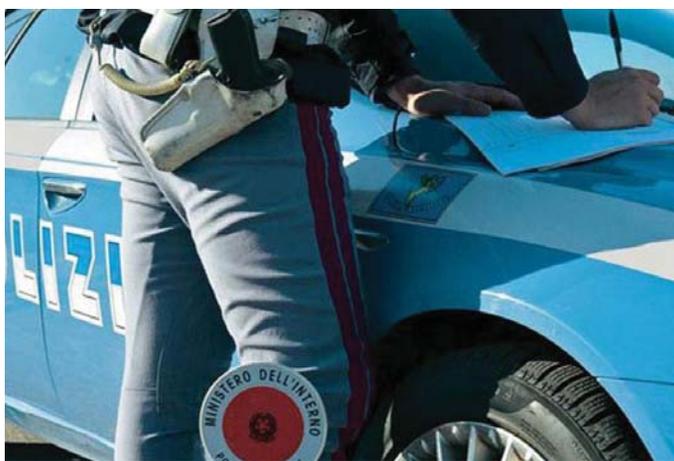
Così, gli importi delle multe per le infrazioni di automobilisti e autotrasportatori, a partire dal prossimo anno, subiranno un incremento del 5,9%.

Sarà il decimo aumento biennale dal 1993, l'anno di entrata in vigore del Codice, dopo quelli registrati negli anni 1995, 1997, 1999, 2001, 2003, 2005, 2007, 2009 e 2011. Ecco alcuni esempi dei rincari degli ultimi

anni.

La sanzione prevista per chi utilizza il cellulare senza auricolare o viva voce è passata dalle 50.000 lire (corrispondenti a 25,82 euro) del 1993 agli attuali 152 euro, che diventeranno 161 dal 2013.

Superare i limiti di velocità da 10 fino a 40 km/h nel 1993 costava



200.000 lire (ossia 103,29 euro), oggi 159 euro e dal 2013, 168 euro.

Il sovraccarico fino a 10 tonnellate, sanzionato nel 1993 con 50.000 lire (cioè 25,85 euro), oggi costa 39 euro e dal prossimo gennaio 41 euro.

La multa prevista per il mancato inserimento del foglio di registrazione nel cronotachigrafo è passata da 1.000.000 lire (516,45 euro) del 1993

agli attuali 798 euro, che saranno 845 euro dal 2013.

Il rincaro delle sanzioni per il prossimo biennio è stato denunciato dall'Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale (ASAPS), che in una lettera ha chiesto al Presidente del Consiglio Mario Monti e al Governo di sospenderlo.

Data la fase di grave difficoltà in cui versa il Paese, che vede la mobilità su strada colpita dall'aumento dei costi dei carburanti, delle assicurazioni e delle autostrade, l'ASAPS giudica inopportuno un incremento biennale delle sanzioni pecuniarie.

Secondo il Presidente ASAPS Giordano Biserni, "lo sbilanciato aumento automatico delle sanzioni, rispetto agli stipendi, anche in considerazione del miglioramento dei dati della

sicurezza stradale, appare oggi difficilmente comprensibile", senza contare che "l'aggiornamento previsto enterebbe in contraddizione con la nuova normativa di modifica del Codice in fase di finale approvazione dal Parlamento, che prevede uno sconto del 20% per chi pagherà cash o entro i 5 giorni dalla contestazione".

Costi minimi, battaglia senza fine

Ennesima fumata nera del TAR Lazio nell'udienza di novembre



Si era creata grande aspettativa intorno alla data del 15 novembre scorso relativamente ai costi minimi o costi incompressibili della sicurezza nell'autotrasporto.

Era, infatti, attesa per quel giorno la sentenza del TAR del Lazio in merito alla richiesta di sospendere l'efficacia dei costi minimi, presentata da Confindustria, Confetra ed altre associazioni della committenza.

Ma ancora una volta l'udienza è terminata con un nulla di fatto. I giudici amministrativi del Lazio hanno dis-

cusso i ricorsi presentati dalla committenza inerenti l'applicazione dei costi minimi, nonché la richiesta di sospensione avanzata dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Nel corso dell'udienza, gli avvocati degli autotrasportatori hanno sollevato una serie di eccezioni contro l'intervento in giudizio di questo organismo, tra cui quella della compatibilità di tale iniziativa con le norme costituzionali. Al termine della discussione, i giudici del Tar del Lazio si sono riservati di decidere su queste eccezioni e soprattutto sul merito della controversia.

È trapelata, comunque, dal fronte dell'autotrasporto una certa soddisfazione circa l'andamento della discussione. Ricordiamo che già nella scorsa udienza, tenutasi il 25 ottobre scorso, il TAR aveva riconosciuto la prevalenza dell'interesse sociale della sicurezza, difeso dalle associazioni di categoria

dell'autotrasporto, su quello economico, sostenuto dalle associazioni della committenza.

Infatti, "in una prospettiva di bilanciamento degli interessi in questione - avevano dichiarato i giudici amministrativi - il pregiudizio lamentato dai ricorrenti non è tale da giustificare l'adozione della richiesta misura cautelare, a fronte della dichiarata finalizzazione dei provvedimenti impugnati alla salvaguardia del prevalente interesse generale alla sicurezza nel settore dell'autotrasporto".

Non ci resta che attendere ancora per conoscere le sorti della normativa sui costi minimi.

Le ipotesi di pronunciamento del TAR Lazio, che speriamo giunga a breve, sono la sospensione dei costi minimi, la conferma della loro applicabilità o il rinvio della questione alla Corte costituzionale o alle competenti autorità dell'Unione Europea.

Il fronte del no e del "ni"

Ad auspicare il no del TAR ai costi minimi di esercizio per l'attività di autotrasporto non è soltanto la committenza. Dubbi sulla liceità della loro attuazione giungono, ad esempio, dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato e dall'Unione Europea.

L'Antitrust contesta la normativa che ha previsto i costi minimi - l'articolo 83 bis della Legge 133/2008 - in quanto rea di violare il principio fondamentale della libera concorrenza.

Il Ministero dei Trasporti, nella persona del Capo di Gabinetto, ha ribattuto che il varo dell'83 bis è stato determinato dall'esigenza di garantire il rispetto della sicurezza stradale e sociale, ossia di tutelare un interesse pubblico, correggendo le anomalie del mercato dell'autotrasporto, gravato dalla crisi economica, dall'aumento del prezzo del gasolio e dal forte calo della domanda.

Il Ministero dei Trasporti ha altresì chiarito che i costi minimi non costi-

tuiscono un ritorno alle tariffe obbligatorie per il trasporto. Infatti, il costo minimo indica semplicemente un "limite minimo al di sotto del quale il corrispettivo non può scendere", senza avere la valenza economica della "tariffa", che ha intrinseco un margine di profitto per l'impresa.

I costi minimi risultano "indigesti" anche all'Unione Europea. La Commissione europea, infatti, ha messo in dubbio la compatibilità della normativa italiana sui costi minimi

IVECO

OFFICINA CORRADINO
di Corradino Ezio & C. s.n.c.

AUTORIZZATA IVECO

Via Bra, 13 a b c
12062 **RORETO DI CHERASCO (CN)**

Tel.: 0172.495123 - 0172.495693
Fax: 0172.499440
E-mail: l.corradino@libero.it

IL MONDO DEL TRASPORTO

con quella comunitaria.

Per meglio comprendere il regime dell'83 bis, la Commissione ha chiesto alle autorità italiane se i costi minimi si applichino alle sole operazioni di trasporto nazionale in Italia o se valgano anche per i trasporti internazionali su

strada e per le operazioni di cabotaggio degli autotrasportatori stranieri in Italia.

Enrico Finocchi - Direttore generale per il Trasporto Stradale e l'Intermodalità del Ministero dei Trasporti - rispondendo ai

Commissari europei, ha escluso l'applicazione dei costi minimi ai trasporti internazionali e alle operazioni di cabotaggio e ha respinto la tesi secondo cui i costi minimi italiani altro non sarebbero che tariffe sotto mentite spoglie.

Il fronte del sì

Le associazioni di categoria dell'autotrasporto difendono i costi minimi in quanto unica forma di tutela rimasta agli autotrasportatori dopo l'abolizione delle tariffe obbligatorie. Per questo, in caso di sospensione il mondo dell'autotrasporto si dice pronto al blocco.

Nel mondo politico, a scongiurare il no del TAR ai costi minimi di sicurezza è stata, fra gli altri, l'eurodeputata Debora Serracchiani, membro della Commissione Trasporti e Turismo al Parlamento di Strasburgo, secondo la quale i costi minimi costituiscono una sorta di "legislazione d'emergenza che deve permanere finché il settore del-

l'autotrasporto in Italia non si ristrutturata fortemente, integrandosi e internazionalizzandosi per competere con efficacia".

Ad oggi - ha dichiarato l'europarlamentare - una sentenza di sospensione dei costi minimi sarebbe un "atteggiamento duramente punitivo" che rischierebbe di "strangolare" il trasporto su gomma.

Anche il deputato Sandro Biasotti della IX Commissione Trasporti alla Camera e l'ex presidente del Comitato scientifico della Consulta Generale dell'autotrasporto, Rocco Giordano, si sono schierati in difesa della normativa sui costi minimi.

Quest'ultima, secondo Biasotti, "vista la disparità di peso tra committenza e autotrasporto, ha cercato di bilanciare meglio il rapporto contrattuale tra le parti". In tal senso, i costi minimi hanno il merito di aver riequilibrato il rapporto tra committenti e autotrasportatori.

Giordano riconosce ai costi minimi il ruolo di "strumento regolatore di un mercato poco trasparente", precisando che "sono la mancata trasparenza del mercato, lo sbilanciamento degli interessi e il tema della sicurezza che hanno richiesto la determinazione dei costi minimi".

Costi minimi, in arrivo un nuovo sistema di rating aziendale

Una nuova classificazione mirata alla penalizzazione delle aziende di autotrasporto che non sono intenzionate a pagare i costi minimi sembra essere una delle più importanti novità per il futuro dell'autotrasporto italiano.

Nasce, infatti, un rivoluzionario modello di rating, simile per certi aspetti a quello che siamo abituati a vedere nell'economia, con il preciso scopo di incentivare le aziende di trasporto italiane a promuovere le proprie competenze e qualità.

Il regolamento ed i criteri di valutazione sono già stati redatti dall'Antitrust con il parere favorevole del Ministero dell'Interno e della Giustizia.

La nuova normativa è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, il che comporta un tempo di attesa di 15 giorni prima della effettiva messa in vigore della norma.

Il nuovo criterio di valutazione poggia le basi su regole semplici, alla portata di qualsiasi realtà aziendale incentrata sull'autotrasporto. Innanzitutto un'impresa intenzionata ad usufruire di questa nuova possibilità deve procedere alla richiesta del modello di rating. Due sono i requisiti fondamentali: un fatturato di almeno 2 milioni di euro e l'iscrizione da almeno due anni

al registro delle imprese.

Il passo finale è rappresentato dalla richiesta ufficiale del nuovo modello di valutazione, che consiste nella compilazione di una specifica domanda il cui schema sarà presto disponibile sul sito dell'Antitrust.

La richiesta è rinnovabile ogni due anni e coloro i quali non rispettassero le condizioni accettate subiranno



penalizzazioni. Per pubblicizzare le aziende che possiedono i requisiti minimi, l'autorità garante della concorrenza e del mercato esporrà un elenco liberamente consultabile sul proprio sito web. Il metro di valutazione del rating si basa su valori che partono da una stella, il più basso, fino ad un massimo di tre stelle.

Per ottenerne una gli imprenditori e i soci devono rispondere dei requisiti essenziali come l'assenza di condanne per reati tributari ai danni della

Pubblica Amministrazione, nessun procedimento in corso per reati collegati ad associazione mafiosa, la mancanza di accertamento di maggiore reddito imponibile rispetto a quello dichiarato e nessuna revoca di finanziamenti pubblici per i quali non siano stati assolti gli obblighi di restituzione, oltre a non avere mai subito denunce per reati ai danni dell'Antitrust.

Più difficile è ottenere una valutazione che superi la singola stella. Per farlo si può rispondere a sei requisiti complessivi. L'azienda che risulta idonea a soddisfarne più di tre, avrà diritto al livello di apprezzamento più alto. Qualora non potesse soddisfare più di tre condizioni vedrà assegnata una valutazione media.

A titolo esemplificativo, tra le caratteristiche richieste figurano il rispetto del Protocollo di legalità sottoscritto dal Ministero dell'Interno e da Confindustria, l'utilizzo di sistemi che permettano la rintracciabilità dei pagamenti, la creazione di una struttura di controllo qualità delle attività aziendali e l'adesione ai codici etici di autoregolamentazione adottati dalle associazioni di categoria.

La lista completa delle condizioni previste dall'Antitrust è consultabile sul nostro sito web www.trasportonotizie.com

Intervista a Giachino sui costi minimi

“Sono un importante strumento di sostegno all'autotrasporto, migliorabile attraverso il dialogo con la committenza. Il tavolo a tre è la chiave, tenendo conto dell'esperienza del 2010”

La Redazione di TN - Trasporto Notizie ha incontrato l'Onorevole Giachino, Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal maggio 2008 al novembre 2011, nonché ultimo Presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, soppressa dalla spending review dell'Esecutivo Monti nell'agosto scorso.

A lui i trasportatori devono l'aumento degli stanziamenti per i pedaggi autostradali, per lo sconto sul bollo e per la riduzione dell'Inail, nonché l'istituzione del Fondo di garanzia per il credito all'autotrasporto cui sono già state ammesse 4.000 aziende.

Non si è fermata qui l'attività di Giachino, che ha recentemente costituito l'associazione Amici della Logistica e dei Trasporti, “una lobby - ci ha spiegato al termine dell'intervista - che opera a favore dei trasporti e della logistica, a cui tutti possono aderire”.

Dati l'impegno profuso e la grande esperienza nel settore dei trasporti, gli abbiamo posto alcune domande sulla questione “rovente” dei costi minimi. Del resto, è stato proprio durante il mandato da Sottosegretario di Giachino che nacque il tanto discusso art. 83 bis della Legge 6 agosto 2008 n. 133, e si giunse alla definizione dei costi minimi nell'autotrasporto.

D. Il 15 novembre 2012 il TAR del Lazio avrebbe dovuto emettere la tanto attesa sentenza sull'applicabilità dei costi minimi, ma ancora una volta ha rimandato il pronunciamento definitivo. A cosa è dovuto, secondo lei, il continuo rinvio?

R. Vero, il TAR non ha ancora emesso la sentenza definitiva e questo dimostra che non era così palese la contraddizione con i principi costituzionali, come qualcuno sosteneva.

Il TAR comunque al termine della udienza del 25 ottobre ha sostenuto la superiorità dell'interesse generale della sicurezza e la necessità del bilanciamento. Il rinvio è stato determinato dalla decisione del Presidente di rimandare l'intervento dell'Antitrust.

D. Da un lato la committenza, rifiutandosi di accettare i costi minimi, presenta un ricorso al TAR, dall'altro le associazioni di categoria degli autotrasportatori minacciano il fermo se i costi minimi saranno sospesi. Non crede che l'attuale situazione di stallo nel settore dell'autotrasporto italiano e la sua mancata ristrutturazione siano in parte imputabili all'atteggiamento di inconciliabilità delle parti e alla scarsa attitudine alla mediazione?

R. La mancanza di conciliazione tra le parti rende difficile ogni tentativo di riformare il settore dell'autotrasporto. Di qui la linea del tavolo a tre - associazioni dell'autotrasporto, committenza e Governo - che ho voluto e introdotto per primo io da Sottosegretario ai Trasporti [NdR: tradizionalmente i tavoli dell'autotraspor-



to erano composti soltanto da vettori e Governo]. Il tavolo a tre era una risposta alla committenza che lamentava come i tavoli tra Governo e autotra-

sporto portassero sul mercato decisioni scomode. Sulla base di quella esperienza che ci ha dato risultati importanti, ora sarà più facile ripren-

dere il confronto, anche perché lo svolgersi delle sedute del TAR chiarisce meglio le cose. Il punto è che il tavolo a tre funziona se ognuno fa dei passi in avanti verso l'altro rispetto alle proprie pregiudiziali.

Da una parte, se la committenza il 31 marzo 2010 avesse accettato il documento di proposte che avevo presentato dopo tre mesi di riunioni, i costi minimi non ci sarebbero stati.

Dall'altra parte, le associazioni degli autotrasportatori non hanno accolto adeguatamente la disponibilità che i rappresentanti della committenza hanno mostrato durante l'incontro del 9 giugno 2011 [NdR: *quando espressero la volontà di rispettare la normativa sui costi minimi per i contratti verbali e la disponibilità a discutere sul resto*].

Finché non c'è dialogo e mediazione tra le parti e permane il muro contro muro, non si arriverà mai a migliorare la norma sui costi minimi. Occorre mettersi attorno al tavolo e dare delle disponibilità nell'interesse generale.

D. Neppure all'interno del "fronte autotrasporto" i pareri intorno ai costi minimi sono sempre positivi. Ad esempio, il Prof. Andrea Boitani, membro del Comitato scientifico della Consulta generale per l'autotrasporto, li ha recentemente definiti "una tassa"...

R. I costi minimi non sono una tassa, ma uno strumento - assolutamente criticabile e perfettibile grazie alla mediazione tra le parti - per riconoscere all'autotrasportatore quanto gli spetta, nel modo più vicino alla realtà.

Definirli una tassa è sbagliato, perché non vedo aziende di autotrasporto che guadagnino molto malgrado i costi minimi. Il punto è che i costi sono aumentati moltissimo per gli autotrasportatori; i costi minimi sono quindi nati per sostenerli, avendo come riferimento la sicurezza.

Dobbiamo prendere atto che oggi il mercato dell'autotrasporto italiano è danneggiato dalla concorrenza dei trasportatori dell'Est, che hanno un costo del lavoro molto più basso. Poiché l'apertura ai Paesi dell'Est non è stata realizzata in modo graduale, le nostre aziende coprono soltanto la quota del 30% del trasporto internazionale.

Per questo motivo, la finalità del Piano nazionale della logistica elaborato dalla Consulta che ho presieduto è rendere più efficiente il sistema trasportistico italiano per aiutarlo a crescere, facendo transitare più merce nel nostro Paese e quindi aumentando la domanda di trasporto per le nostre aziende attraverso la clausola contrattuale del franco destino.

D. Restando in tema di concorrenza estera, i costi minimi - lo ha chiarito la scorsa estate Enrico Finocchi, direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità presso il Ministero dei Trasporti - non sono applicabili al trasporto internazionale e al cabotaggio. Ciò non rischia di favorire gli autotrasportatori stranieri?

R. I costi minimi hanno prodotto importanti risultati, essendo applicati dal 95-98% delle aziende italiane. Non sono invece applicati al trasporto internazionale e al cabotaggio, che

però rappresentano il 2% della quota complessiva dei trasporti.

Quindi il fatto che i costi minimi non siano applicabili al trasporto internazionale e al cabotaggio non ha la conseguenza di rendere meno competitive le aziende di autotrasporto italiane a vantaggio della concorrenza straniera.

Sempre in tema di concorrenza estera, tra le soluzioni avanzate dal Piano nazionale della logistica vi è quella che punta a sviluppare il mercato del trasporto e della logistica del nostro Paese attraverso la norma sul franco destino: il nostro obiettivo è incentivare le aziende committenti italiane a vendere all'estero organizzando la logistica dal nostro Paese.

D. Se dopo le prossime elezioni politiche le fosse dato il "secondo tempo", si occuperebbe della tanto attesa riforma strutturale del settore dei trasporti? Se sì, la ristrutturazione del settore prevedrebbe il mantenimento dei costi minimi?

R. La politica strutturale del settore dei trasporti che cercheremo di attuare nella prossima legislatura è contenuta nel Piano nazionale della logistica, la cui attuazione renderà più efficiente il sistema trasportistico e logistico italiano e lo aiuterà a crescere.

Se mi verrà dato il secondo tempo, riprenderò il mio lavoro esattamente da dove l'ho lasciato, ossia ricomponendo il tavolo a tre per trovare soluzioni condivise.

Tutto è perfettibile, compresa la norma sui costi minimi, che si può rivedere con la collaborazione di tutti a partire da Confindustria e Confetra.



OFFICINA CERVETTO

Riparazione autocarri ed autovetture - Diagnosi auto

Centro Revisioni Auto & Moto

Ricarica Aria condizionata

Sostituzione pneumatici



Riparatore autorizzato R1



Autorizzazione n. 34
Provincia di Genova

Siamo ad Arenzano in via Pian Masino 21 - Zona Industriale - Vieni a provarci!

I nostri recapiti: Tel: 010-9110730 010-9130070

Trasporto merci pericolose, aggiornamento ADR

È stato approvato nelle scorse settimane il testo definitivo contenente gli aggiornamenti all'ADR.

Ricordiamo che l'ADR è un Accordo internazionale sottoscritto da 48 Paesi dell'ONU - fra cui l'Italia, che lo ha ratificato nel 1962 - nato nel 1957 con l'obiettivo di armonizzare le normative nazionali attinenti i trasporti internazionali di merci pericolose su strada, in modo da garantire un livello accettabile di sicurezza in tutti gli Stati aderenti.

L'Accordo include due allegati tecnici, aggiornati ogni due anni. L'Allegato A identifica le merci pericolose, le prescrizioni di imballaggio e la loro etichettatura, l'Allegato B contiene disposizioni in materia di costruzione, equipaggiamento e uso dei veicoli stradali destinati al trasporto delle merci pericolose.

Le ultime modifiche apportate all'ADR per il biennio 2013-2014, approntate sulla base della 17esima edizione delle Raccomandazioni ONU sul trasporto di merci pericolose emanate nel maggio 2011, entreranno in vigore il 1° gennaio 2013.

Più precisamente, a partire dal prossimo gennaio il nuovo regolamento sarà vincolante per il trasporto internazionale, mentre per i trasporti nazionali lo sarà soltanto su

base volontaria, ossia se recepito dai singoli Stati aderenti all'Accordo. Vengono, infatti, concessi loro sei mesi di tempo per allinearsi alla nuova normativa.

Per ora il Governo italiano non ha ancora emanato un Decreto di recepimento della Direttiva UE attraverso la quale è stata varata la nuova normativa.

Anche in caso di mancato recepimento, comunque, l'ADR aggiornato diventerà obbligatorio anche per

il trasporto sul suolo nazionale a partire dal 1° luglio 2013.

Sul prossimo numero di TN - Trasporto Notizie pubblicheremo uno speciale sulle novità introdotte per il biennio 2013-2014. Per ora, ci limitiamo ad anticiparvi una novità di rilievo apportata in materia di sicurezza del carico: scatterà l'obbligo per i veicoli di dotarsi di un quantitativo minimo di cinghie di fissaggio del carico, variabile a seconda delle dimensioni del vano.



Albo Gestori Ambientali, nuova delibera del 16 ottobre

Dopo questa semplificazione, tutte le variazioni aziendali vengono trasferite in via telematica senza oneri aggiuntivi per le aziende gestori di rifiuti



Con una delibera del 16 ottobre 2012, l'Albo Gestori Ambientali attua una serie di semplificazioni burocratiche con lo scopo di ammodernare e ridurre al minimo le inefficienze dei servizi proposti.

In particolare, protagonista di questo cambiamento è l'integrazione degli strumenti informatici, che da ora in avanti, permettono "l'acquisizione d'ufficio da parte delle Sezioni regionali e provinciali mediante rete telematica delle Camere di commercio, di tutte le variazioni aziendali riguardanti la denominazione o la ragione sociale, la forma giuridica, l'indirizzo della sede o della sede legale, gli organi sociali, le trasformazioni societarie e le cancellazioni

comunicate al Registro delle Imprese (o al REA) dei soggetti iscritti all'Albo.

"Tale norma è la conseguenza dell'articolo 50 e 52 dell'amministrazione digitale che stabilisce la piena condivisione di documenti tra le amministrazioni, se questi possono essere utilizzati per lo svolgimento di attività di controllo che coinvolgono altri settori della Pubblica Amministrazione.

La fruibilità dei dati delle aziende da parte delle Sezioni regionali e provinciali competenti, come previsto dall'articolo 15 comma 3, non porteranno, comunque, un aumento dei costi da parte delle Aziende già iscritte all'Albo.

Pneumatici invernali, chiarimenti dal Ministero

ASAPS e Autostrade per l'Italia polemizzano sul DL Sviluppo

Niente gomme invernali obbligatorie per legge.

Lo stabilisce il Decreto-Legge Sviluppo approvato dal Senato che tanto ha destato scalpore e che avrebbe potuto pesare per le tasche degli autotrasportatori una spesa non inferiore ai 500 euro.

Un dietrofront confermato dalle parole del Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti Guido Improta che, nonostante tutto, non convince alcuni enti ed associazioni come Autostrade per l'Italia ed ASAPS (Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale).

Secondo Improta "l'emendamento parlamentare, approvato al DL Sviluppo relativo alla circolazione dei mezzi in caso di eventi nevosi, non dispone assolutamente alcun obbligo di utilizzo da neve per la circolazione come, invece, riportato da alcuni organi di stampa.

L'utilizzo di catene da neve o gomme invernali rimane equiparato, pertanto non vige alcun obbligo di acquisto di pneumatici specifici.

La norma, invece, stabilisce una nuova serie di novità sul fronte della sicurezza della circolazione specificando che in alcune situazioni l'ente proprietario della strada, Regione, Provincia o ANAS, può prescrivere l'utilizzo delle catene oppure, qualora queste non siano utilizzabili, degli pneumatici invernali.

Nel caso in cui la prescrizione non avvenga, la responsabilità di eventuali danni sarà addebitata all'ente



inadempiente".

Improta ha evidenziato il grande passo in avanti compiuto grazie alla nuova norma, studiata per evitare spiacevoli eventi come il blocco dell'autostrada A1 nell'anno 2010.

Contraria a questa interpretazione del nuovo emendamento è ASAPS, che lo ritiene una inutile ripetizione di quanto già stabilito dal Codice della Strada.

Il punto G inserito nel comma 4 dell'articolo 6 del CdS, infatti, regola il comportamento degli utenti della strada in caso di eventi atmosferici che provochino disagi alla normale circolazione stradale.

Secondo l'associazione, quindi, "il testa coda sul problema catene e neve la dice lunga su come si legifera in

Italia, inserendo in un provvedimento sulla crescita del Paese un emendamento per la crescita degli interessi di qualcuno a discapito dei cittadini."

Ad osteggiare l'applicazione della nuova legge è Autostrade per l'Italia che, in seguito alle parole del Sottosegretario, ha rilasciato un comunicato in cui dichiara di non volere imporre l'uso esclusivo di pneumatici da neve per non pesare ulteriormente sui portafogli degli italiani.

Naturalmente, in situazioni di emergenza Autostrade per l'Italia - d'intesa con le Prefetture e con la Polizia stradale - continuerà ad avvalersi della possibilità di emanare temporanei provvedimenti restrittivi alla circolazione dei mezzi pesanti.



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

Tir sul Monte Bianco, stop agli Euro 2 e rincari per gli Euro 3

A decorrere dal 1° novembre 2012 i veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate con motore di categoria Euro 2 non possono transitare sul Traforo del Monte Bianco.

Lo ha disposto la Commissione intergovernativa del GEIE-TMB, il Gruppo europeo d'interesse economico del Traforo del Monte Bianco, che gestisce il Traforo per conto delle due società concessionarie nazionali, la Società italiana per il Traforo del Monte Bianco (SITMB) e la francese Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB).

La Commissione italo-francese ha

deciso altresì una maggiorazione sul pedaggio per i mezzi pesanti Euro 3, a partire dal 1° gennaio 2013. Questo aumento, in ogni caso, sarà temporaneamente limitato e non supererà il 6%.

Dal 1° gennaio prossimo, inoltre, le tariffe di pedaggio in vigore per tutti i veicoli in transito al Traforo del Monte Bianco e al Traforo del Fréjus su-biranno un aumento del 5,01 %.

Tale percentuale risulta dalla somma tra l'adeguamento ai tassi medi di inflazione registrati in Francia ed in Italia tra il 1° settembre 2011 e il 31 agosto 2012 (2,61%) e un incremento tariffario straordinario



autorizzato dai Ministri delle Infrastrutture francese e italiano (2,40%).

DriverMatePro, la nuova App per gli autotrasportatori

Sbarca sull'App Store e su Google Play DriverMatePro, la nuova App gratuita creata per semplificare il

lavoro dell'autotrasportatore attraverso una serie di funzioni molto utili.



L'applicazione è costituita da un sistema calendario che permette all'autotrasportatore di essere contattato dai committenti registrati al servizio DriverMatePro.

Basta inserire la propria disponibilità nei giorni liberi e l'App notificherà automaticamente l'arrivo di offerte di lavoro. Con un semplice "tap" si può decidere se accettare o meno le richieste ricevute e, contemporaneamente, DriverMatePro comunicherà l'esito al datore di lavoro.

Altra funzionalità è il traccia-

mento del chilometraggio che consente di annotare i registri di viaggio in modo semplice e veloce.

Il monitoraggio può essere applicato per distanze, tempi, appaltatori e veicoli con la possibilità di registrare le mansioni del conducente quali il caricamento del mezzo e i tempi di rifornimento.

L'applicazione è sincronizzata al sito Internet degli sviluppatori (www.drivermatepro.com), il che consentirà agli utenti registrati di conoscere in tempo reale tutti i dati inseriti dall'autotrasportatore in forma di tabelle e grafici.

Tali informazioni potranno essere esportate in fogli di testo, facilmente trasmissibili attraverso i servizi di posta elettronica.

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 - www.renault-alpiservice.it

Ripartiamo, insieme.

Destinazione
TRANSPOTEC LOGITEC.

Nuovi modelli di truck,
veicoli commerciali,
servizi, eventi, test drive.

Riparti con noi!

www.transpotec.com

TRANSPOTEC 2013 LOGITEC

SALONE DELLA LOGISTICA INTEGRATA
E DEI TRASPORTI

Verona, 28 febbraio - 3 marzo

follow us on



main media partner



in partnership con



organizzato da



Vertice italo-francese, traffico stradale in sicurezza

Minori rincari tariffari sul Monte Bianco, modifiche al traffico sul Frejus, trasferimento su rotaia del traffico merci

Lo scorso 3 dicembre, in occasione del XXX Vertice bilaterale Francia-Italia, il Vice Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Mario Ciaccia e il Ministro dei Trasporti francese Frédéric Cuvillier hanno firmato due Dichiarazioni volte a garantire un maggior livello di sicurezza del traffico stradale, senza aumentarlo, nel rispetto della Convenzione per la protezione delle Alpi.

Ciaccia ha dichiarato che le Dichiarazioni sottoscritte sono finalizzate ad "assicurare la continuità dei collegamenti tra l'Italia e la Francia, anche mediante la definizione di vincoli specifici al transito delle merci".

In primo luogo, le decisioni assunte durante il Vertice riguardano il tunnel autostradale del Monte Bianco e il traforo del Frejus.

Si è deciso che gli aumenti tariffari per il tunnel del Monte Bianco, stabiliti per il biennio 2013-2014 dalla Dichiarazione bilaterale del 2009, saranno distribuiti su un periodo più lungo, il triennio 2013-2015. I fondi previsti dagli adeguamenti tariffari verranno assegnati a progetti in favore dell'intermodalità, della sicurezza e delle infrastrutture a basso impatto ambientale.

Quanto al Frejus, l'attuale galleria di sicurezza del traforo sarà trasformata in galleria di transito, con una sola corsia per senso di marcia, mentre sarà attuato uno specifico



contingentamento alla circolazione degli automezzi pesanti. In tal modo le Dichiarazioni ministeriali hanno inteso "assicurare un maggior livello di sicurezza nei transiti, nel rispetto della Convenzione per la protezione delle Alpi, e consentire altresì di realizzare le operazioni di manutenzione straordinaria sull'opera, garantendo la continuità dei collegamenti tra il Piemonte e la Savoia", come rende noto un comunicato del nostro Ministero dei Trasporti.

Nel corso del colloquio tra Ciaccia e Cuvillier è stato anche preso atto dei passi compiuti nell'iter di realizzazione del nuovo tunnel di Tenda che aprirà un nuovo

sbocco dall'Italia verso la Costa azzurra. Ricordiamo che sul versante italiano i lavori sono partiti lo scorso 22 ottobre.

Infine, le parti hanno deciso di intervenire prontamente alla ratifica dell'Accordo sull'Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA) e di rilanciare immediatamente la procedura di gara in modo da arrivare all'aggiudicazione del servizio entro i primi mesi del 2013.

L'Autostrada Ferroviaria Alpina sposterà il traffico merci dalla gomma alla rotaia, anticipando così il trasferimento modale che sarà pienamente realizzato con l'entrata in funzione della TAV Torino-Lione.

IEMMA DOMENICO OFFICINA AUTORIZZATA



Via E. De Amicis 6 - S.S. 20
18039 VENTIMIGLIA (IM)

Tel. 0184.31558 - Fax 0184.221928

E-mail off.iemma@libero.it

**Riparazione assistenza manutenzione
veicoli industriali**

Macchine movimento terra - Autobus

Tachigrafi digitali e analogici

Soccorso su strada

Formazione nell'autotrasporto, polemiche sui finanziamenti

Il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, contestualmente alla decisione di aumentare l'importo delle quote di iscrizione 2013 a carico delle imprese di autotrasporto (di cui diamo notizia a pagina 4), ha approvato il bilancio con cui finanzia le proprie iniziative, preventivandone un incremento pari a 1.389.175 euro.

Quest'ultimo è stato destinato prevalentemente alla formazione professionale, volta ad approfondire le principali novità normative nel settore dell'autotrasporto nonché la preparazione di base degli operatori.

Nel corso del 2012 il Comitato Centrale si è impegnato molto a favore della formazione nell'autotrasporto, attivando e sovvenzionando ben 100 corsi e selezionandone le sedi secondo i criteri stabiliti dai bandi che periodicamente ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale.

Oltre che sui fondi dell'Albo, derivanti dai proventi dell'iscrizione delle imprese e gestiti dal Comitato Centrale, gli enti preposti a svolgere i corsi formativi hanno potuto contare per l'anno in corso su risorse aggiuntive stanziare direttamente dal

Ministero dei Trasporti, pari ad oltre 23 milioni di euro.

Alcune associazioni di categoria, oltre a denunciare il rincaro della quota di iscrizione all'Albo, hanno giudicato inopportuna la destinazione del conseguente incremento di budget a disposizione dell'Albo, non ravvisando la necessità di potenziare la formazione. Sono stati, inoltre, avanzati dubbi in merito ai fondi per la formazione messi a disposizione dal Ministero di Corrado Passera.

A dimostrazione della rilevanza della questione, vi è il fatto che si sia discusso del finanziamento ministeriale alla formazione nell'autotrasporto anche nella "arena politica" di Palazzo Madama.

Il 24 ottobre scorso il Senatore Marco Filippi ha presentato sul tema un'interrogazione parlamentare a risposta scritta, sottoscritta da Cecilia Donaggio, Marina Magistrelli, Fabrizio Morri, Antonino Papania, Raffaele Ranucci, Silvio Emilio Sircana e Luigi Vimercati.

Il decreto emanato nel maggio scorso a firma del Vice Ministro dei Trasporti Mario Ciaccia, che stabilisce

la destinazione dei 23 milioni di euro, "è stato predisposto - si legge nell'interrogazione - senza garantire precisi parametri economici così come normalmente fatto in tutti i bandi per la formazione e l'effettiva praticabilità di controlli nel merito e nel tempo in modo da prevenire il rischio di corsi 'fantasma' o fittizi". Dunque, "sarebbe stato violato il principio di buon andamento ed imparzialità della pubblica amministrazione, come sancito dall'art. 97, I comma, della Costituzione, generando un'implicita e conseguente caduta di credibilità della pubblica amministrazione stessa".

I senatori puntano il dito contro l'assenza di "un concreto e trasparente impianto di parametri economici e temporali capaci a garantire effettivi controlli sul corretto svolgimento dei corsi e sulla loro rispondenza ai valori economici di mercato".

Sulla stessa lunghezza d'onda l'associazione di categoria Assotrasporti, che evidenzia l'assenza nel bando per lo stanziamento dei fondi di riferimenti economici chiari e trasparenti riferibili ai costi per la realizzazione dei corsi.

Assicurazioni RCA, nuove regole dal 2013

Addio al tacito rinnovo e tolleranza zero nei 15 giorni post-scadenza

Il 2013 si profila come un anno di rilevanti novità nel campo delle assicurazioni RCA.

I contratti di assicurazione per la circolazione dei veicoli in scadenza dopo il 1° gennaio 2013 non saranno più prorogabili tacitamente, con la conseguenza che a partire da quella data non opererà più la tolleranza dei quindici giorni dopo la scadenza per il pagamento del premio assicurativo.

Come noto, sino ad oggi, i contratti RC auto contenenti la clausola di rinnovo automatico della polizza (che rappresentano la quasi totalità dei casi) si intendevano prorogati alla scadenza. Pertanto, era previsto un periodo di tolleranza di quindici giorni post-scadenza durante i quali, se l'assicurato non aveva richiesto la disdetta, sussisteva la copertura assicurativa pur in assenza del pagamento del premio.

Dal prossimo anno, in seguito alla recente riforma del Codice delle Assicurazioni Private (Decreto

Legislativo 209/2005) ad opera del Decreto-Legge 179 del 18 ottobre 2012, non esisteranno più contratti assicurativi RCA di durata pluriennale rinnovabili tacitamente, ma polizze della durata massima di un anno.

Precisiamo che la nuova normativa non ha effetto immediato. Infatti, come prevede l'articolo 22 del Decreto-Legge, la nullità delle clausole di tacito rinnovo eventualmente contemplate nei contratti assicurativi stipulati prima del 20 ottobre scorso - data di entrata in vigore del Decreto - scatterà solo a partire dal 1° gennaio prossimo.

Nei casi di contratto in corso di validità alla data del 20 ottobre 2012 con clausola di tacito rinnovo, le imprese di assicurazione dovranno comunicare per iscritto ai contraenti delle polizze la perdita di efficacia della clausola



con sufficiente anticipo rispetto alla scadenza del termine pattuito in origine.

Per concludere, si dovrà prestare particolare attenzione alla scadenza delle polizze, in vista dei controlli della polizia stradale a tolleranza zero: l'assenza di copertura assicurativa nei quindici giorni successivi alla scadenza del contratto comporterà una sanzione pecuniaria, nonché il sequestro immediato del veicolo finalizzato alla confisca.

Il Piano Nazionale della Logistica 2012-2020

Le proposte a costo zero per far crescere il Paese

“Il Governo non ha mai disposto di un documento di analisi della politica del trasporto merci e della logistica in Italia così completo, articolato e aggiornato”. Lo ha dichiarato Bartolomeo Giachino, ultimo Presidente della Consulta generale dell'autotrasporto e della logistica, con riferimento al Piano Nazionale della Logistica 2012-2020, nel corso di un convegno sul tema tenutosi al Politecnico di Torino lo scorso 16 novembre.

Il Piano Nazionale della Logistica (PNL) è stato elaborato dalla Consulta generale in esecuzione di una direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Corrado Passera del 27 febbraio 2012.

Infatti, al fine di superare l'inefficienza del settore logistico delle merci, che rende poco competitivo il nostro sistema economico, il Ministro ha incaricato la Consulta di individuare le azioni prioritarie per definire e attuare un piano logistico nazionale.

Così, nell'agosto scorso, il Presidente della Consulta Giachino, poco prima di passare le consegne al Ministro Passera (in seguito all'abolizione dell'organismo che presiedeva), gli ha trasmesso la versione finale del PNL.

La progettazione del Piano è stata affidata agli esperti del Comitato Scientifico interno alla Consulta - i Professori Andrea Boitani, Sergio Bologna, Fabrizio Dallari, Rocco Giordano, Gian Maria Gros-Pietro, Ercole Incalza e Maurizio Riguzzi -

La logistica consiste nella gestione delle operazioni di approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione delle materie prime, dei semilavorati e dei prodotti finiti.

Obiettivo della logistica è governare in maniera efficiente i flussi delle merci e delle relative informazioni dal punto di origine al punto di consumo, in modo da soddisfare le esigenze dei clienti.

A tal fine, gli operatori logistici si impegnano a selezionare le forme più idonee di magazzinaggio e a combinare in modo opportuno i mezzi di trasporto.

che si sono basati sulle ricerche delle migliori Università italiane e di Enti di ricerca, nonché sull'assidua consultazione degli operatori logistici italiani.

Il PNL definisce un nuovo assetto logistico e infrastrutturale per lo sviluppo del nostro Paese, la cui attuazione gli consentirà di aumentare la competitività e di crescere sotto il profilo economico e occupazionale.

Per far fronte all'attuale inefficienza logistica - lentezza dei controlli doganali e fitosanitari e carenza di infrastrutture di trasporto con conseguente congestione del traffico merci - che costa all'Italia quasi 40 miliardi di euro l'anno, la Consulta avanza nel Piano quattro proposte operative volte alla riduzione della burocrazia e all'incremento della mobilità delle merci.

Se trasposte in norme di legge, esse condurrebbero a risultati importanti già nel breve periodo e a costo zero:

1) La prima proposta contiene le misure volte ad assicurare, come già avviene negli altri Paesi UE, l'operatività degli uffici doganali 24 ore su 24 e

ad allineare gli orari di tutti gli organi di controllo sulle merci presso i punti di ingresso e uscita, accorpandoli in uno stesso luogo e creando centri polifunzionali di servizio.

2) In secondo luogo, la Consulta raccomanda di ottimizzare la mobilità delle merci nelle città, annullando i divieti generalizzati di circolazione dei veicoli commerciali di portata limitata e a basso impatto ambientale e prevedendo una viabilità dedicata alla distribuzione delle merci.

3) La terza proposta consiste nell'incentivare il “franco destino” negli scambi internazionali di merci, a discapito del “franco fabbrica”, più frequentemente impiegato. Vendere all'estero a condizioni di franco fabbrica “significa - si legge nel Piano - che l'intero trasporto è organizzato dallo spedizioniere estero nominato dal compratore estero, sottraendo il controllo dell'intero processo logistico agli operatori italiani, con inevitabili conseguenze per il sistema economico nazionale”, in termini di perdita di gettito fiscale e contrazione dei livelli occupazionali nel nostro Paese.

L'ipotesi di norma della Consulta prevede che le imprese produttrici che scelgono di vendere le proprie merci all'estero ricorrendo al franco destino, ossia affidando l'organizzazione logistica ad operatori italiani, abbiano diritto ad un contributo a carico dell'erario da recuperare entro 60 giorni dalla data di consegna dei beni al destinatario finale.

4) Infine, per limitare i viaggi di ritorno a vuoto, favorendo al massimo il riempimento di rimorchi e autocarri, e ridurre i tempi di attesa al carico e allo scarico, la Consulta propone l'introduzione di una piattaforma telematica che crei un collegamento e consenta la collaborazione fra gestori di porti, ferrovie e interporti, operatori logistici e autotrasportatori.



Nella logistica è racchiuso il futuro economico e occupazionale del Paese

La Redazione di TN - Trasporto Notizie ha preso parte al convegno "Il Piemonte nel Piano Nazionale della Logistica 2012-2020" tenutosi al Politecnico di Torino, terza tappa del "tour" di presentazione del PNL presso alcuni dei più prestigiosi Atenei italiani, in cui il Piano ha raccolto giudizi sempre positivi.

Nel corso del convegno torinese sono intervenuti il Professor Adelmo Crotti dell'ISPI (Istituto Superiore per le Infrastrutture - Politecnico di Torino), il "padre" del Piano e ultimo Presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica Bartolomeo Giachino, il Vicedirettore del CERTeT (Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo - Università Bocconi) Oliviero Baccelli, il Commissario di Governo per la Torino - Lione e Presidente dell'Osservatorio tecnico Mario Virano, e l'Amministratore delegato del CIM S.p.a. (Centro intermodale delle merci - Interporto di Novara) Mauro Chiotasso.

I relatori, illustrando i punti chiave del Piano Nazionale della Logistica e alcuni risultati delle ricerche condotte per l'area piemontese, hanno messo in luce la profonda correlazione esistente fra logistica e crescita economica.

Infatti, rilevamenti dell'OCSE alla mano, Giachino ha dichiarato che "l'insieme dei decreti varati dal Governo nell'ultimo anno darà una spinta aggiuntiva alla crescita economica dell'Italia di 4 punti di PIL nei prossimi dieci anni, cioè di 0,4 punti di PIL all'anno, insufficienti per diminuire il debito pubblico e aumentare l'occupazione".

Occorre, pertanto, scommettere sul settore della logistica, il cui efficientamento è in grado di dare una spinta immediata alla maggiore crescita.

Il Piano Nazionale della Logistica è stato sinora sottovalutato da Governo e Parlamento, sebbene i dati parlino chiaro: uno studio della Bocconi stima che i costi "del non fare", legati alla mancata attuazione del PNL, nel periodo 2012-2020 raggiungeranno i 270 miliardi di euro, che equivalgono ad una incidenza media sul PIL dell'1,9% l'anno.

Per questo, ha concluso Giachino, "la legislatura che si aprirà nel 2013 dovrà essere la legislatura della logistica, se vogliamo tornare a crescere di più".

Citando il sociologo Zygmunt Bauman, Giachino ha sottolineato come il futuro vedrà contrapposti i



Un momento del convegno sulla logistica al Politecnico di Torino

flussi commerciali, divenuti globali in un mondo privo di barriere, e gli Stati nazione, immobili entro i propri confini.

Per la sua posizione geografica, "l'Italia si trova al centro dei flussi, tra l'Est asiatico, il Sud America e l'Europa, il più grande mercato di consumi del mondo, ma a causa della sua inefficienza logistica, dai flussi prende molto meno di quello che potrebbe attraverso i suoi porti, con la conseguenza di perdere ricchezza, crescita e occupazione".

Dunque, "per noi essere logisticamente efficienti è una carta fondamentale da giocare per avere speranza nel futuro", per diventare piattaforma logistica al centro del Mediterraneo, capace di intercettare quei flussi di merci che oggi, dai centri di produzione dell'Est asiatico e del Sud America, arrivano nei porti del Nord Europa anziché in quelli italiani.

In effetti, l'inefficienza logistica del nostro Paese, in primis la lentezza dei controlli portuali, fa sì che una parte del traffico di merci venga dirottata verso i porti del Nord Europa, sottraendoci tasse portuali, IVA, lavoro logistico e trasportistico, dunque PIL.

Ad esempio, uno studio del Politecnico di Torino presentato da Crotti mostra che, sebbene il Piemonte sia il naturale retroporto logistico dei porti liguri, le importazioni piemontesi via mare utilizzano per il 65% i porti del Nord Europa e solo per il 35% quelli italiani, e che solo l'1% delle

merci piemontesi esportate via mare parte dai porti italiani.

In definitiva, occorre rendere efficienti i porti e gli interporti per attrarre più merce in arrivo via mare, nell'attesa che si costruiscano le nuove arterie indicate dall'UE come strategiche per il collegamento degli Stati membri.

Al riguardo, nel convegno è stato ricordato che dei dieci "corridoi Ten-T" individuati dalla Commissione europea, ben 4 attraversano il nostro Paese (tre lungo la direttiva Nord-Sud e uno trasversale, il Corridoio mediterraneo). L'Italia si trova così nella condizione di realizzare la più grande area logistica del Sud Europa.

Il modello cui tendere è la Germania, che ha investito nella logistica una ventina di anni fa e vanta oggi le più grandi aziende logistiche mondiali e infrastrutture efficientissime.

La logistica costituisce il terzo settore per occupazione in Germania, con 2,6 milioni di impiegati; l'Italia, dove gli occupati nel settore sono soltanto 1 milione, ha un grandissimo potenziale di crescita.

Guardando al Piemonte, ha dichiarato Giachino, la più grande prospettiva occupazionale sta proprio nel settore logistico, date le difficoltà sempre maggiori del manifatturiero.

Ecco perché la politica e i media devono puntare molto di più su logistica e trasporti in quanto motore di sviluppo.

LA VOCE DELL'AUTOTRASPORTATORE

A partire da questo numero, TN - Trasporto Notizie darà la parola a chi vive ogni giorno sulla propria pelle le problematiche del settore trasporto merci.

Daremo meritato spazio a voi autotrasportatori, con l'auspicio di destare l'interesse delle istituzioni.

Vuoi dire la tua?

Contatta la nostra Redazione!

E-mail: comunicazione@dgconsulting.it

Telefono: 0171. 412816

Diamo la parola a Diego Pasero, Presidente della cooperativa Tre Valli Autotrasporti.

Forte di un'esperienza ventennale come autista e ora in veste di Presidente di un'azienda di autotrasporto conto terzi del Cuneese, ci ha raccontato quali sono le difficoltà che incontra quotidianamente, esprimendo la propria sfiducia sul futuro del settore.

Aziende di autotrasporto in profonda crisi

La mia sensazione è che l'attuale crisi del settore autotrasporto, che è il collante tra produzione e distribuzione e il termometro dell'economia, non faccia che peggiorare con l'avanzare delle settimane e dei mesi.

La mancanza generale di liquidità incide direttamente sul nostro lavoro perché la conseguenza principale è l'assenza del prodotto da trasportare.

Anche il magazzino non è più conveniente, in quanto i costi di gestione sono diventati troppo elevati da sopportare.

L'unico risultato possibile è la chiusura di molte aziende, incapaci di affrontare le spese minime della loro attività. Per non essere sopraffatta dalla crisi, la nostra cooperativa ha dovuto subire dei ridimensionamenti puntando anche sulla polivalenza dei servizi. Questa è stata la nostra fortuna, perché ha permesso ai nostri mezzi di restare operativi.

Dall'andamento di questi ultimi quattro anni abbiamo notato con inquietudine che la crisi ha colpito non solo il trasporto di merci come ceramica e materiali per l'edilizia, ma soprattutto l'alimentare. Tra i nostri clienti, i produttori di cereali e mais hanno subito cali di produzione tra il 15 e il 20%.

La nostra cooperativa resta in piedi a fatica

Il vantaggio principale della nostra cooperativa è rappresentato dai

padroncini, di cui è composta al 70%.

Ma basta guardare alle aziende che hanno dei dipendenti per capire quanto il loro mantenimento strozzi l'utile di una società di autotrasporto.

Anche se siamo riusciti ad ammortizzare le conseguenze della crisi, la nostra cooperativa sta cominciando a pagare un peso troppo oneroso da sopportare.

Costi di gestione e tasse eccessivi

Ad incidere principalmente sulle aziende di autotrasporto sono il costo del lavoro, il gasolio, il finanziamento dei mezzi e delle autostrade.

Un esempio. Il mantenimento di un autista di linea internazionale pesa per le tasche di un'azienda all'incirca tra i 50 e i 60 mila euro l'anno senza contare tredicesime, ferie e mutui.

La tassazione nel nostro settore rende il nostro lavoro molto soffocante. I livelli di tassazione attuale si aggirano attorno al 55%, naturalmente escludendo le imposte indirette. Se includiamo queste ultime rileviamo un totale di circa il 70%.

Un esempio di tassa che condiziona in modo rilevante la nostra attività è quella delle accise sui carburanti ma un cambiamento significativo potrebbe essere fatto attraverso l'introduzione di un gasolio professionale.

Un provvedimento del genere potrebbe significare un risparmio significativo per la nostra categoria e una normativa di questo tipo completerebbe ciò che non è stato attentamente valutato in passato.



Pasero, a sinistra, con un dipendente

Purtroppo queste sovvenzioni sono state considerate dall'Unione Europea come un aiuto di Stato nei confronti della categoria e di conseguenza una penalizzazione nei confronti della concorrenza francese e tedesca.

Concorrenza estera sleale

A tutto ciò si aggiunge la concorrenza sleale delle società dell'Est europeo che usufruiscono di manodopera a basso costo per essere più competitive sul mercato. Tutto ciò non fa altro che peggiorare la situazione.

Una fetta di mercato preferisce ancora il servizio offerto dalle compagnie di trasporto nazionali, più puntuali e affidabili rispetto a quelle straniere. Ma l'entrata in scena di queste ultime ha completamente sconvolto lo scenario futuro dell'intero settore.

Istituzioni lontane

Le Istituzioni si sono rivelate distanti, anche perché notiamo uno spreco di risorse nello stanziamento dei fondi destinati al mantenimento delle nostre attività. Dei 400 milioni stanziati, ben 24 sono stati destinati ai corsi di sicurezza mentre sarebbero stati più utili all'abbattimento delle accise sul carburante.



“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**

VIAGGIO IN 10 PUNTATE CON UN DOCENTE DI SICUREZZA

Dai corsi per responsabile tecnico di Tecnostrada.it una serie di valutazioni e considerazioni per la sicurezza stradale. Dopo oltre 15 anni di corsi per insegnare agli allievi come effettuare correttamente una revisione sono emersi una serie di principi utili per capire come funziona la sicurezza stradale.

Da questo numero di TN - Trasporto Notizie inizia un viaggio in 10 puntate dedicate all'affascinante mondo della revisione e ai principi della sicurezza apportata sui mezzi per una corretta circolazione stradale.

TECNOSTRADA.IT Omologazioni



Giuliano Latuga

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

Iniziamo con una delle 10 domande che utilizziamo al test di ingresso utile ad introdurre un argomento fondamentale per capire come nasce il codice della strada e le normative internazionali per la progettazione dei veicoli stradali.

Di quanti cicli al minuto è composta la serie degli indicatori di direzione?

Spesso a questa domanda la risposta fornita dagli allievi è un numero secco: 30, 45, 60 i numeri più ricorrenti.

In realtà la norma offre un dato ben diverso perché parte da uno studio sulle norme comportamentali che gli autisti debbono utilizzare sulla strada.

Premesso che anche a scuola guida insegnano che l'indicatore di direzione deve essere azionato circa 70/80 metri prima dell'incrocio al quale si intende svoltare; premesso che in un centro abita-

to la velocità massima è 50 km/h, o meglio circa 14 m/s ecco che abbiamo gli elementi utili per comprendere meglio che la progettazione di taluni dispositivi è realizzata in funzione di queste premesse.

In base alle quali un veicolo che procede su strada urbana e viaggia alla velocità indicata, impiegherà da 4 ai 6 secondi per percorrere il tratto di strada prima di svoltare.

Tenuto conto che spesso i conducenti indisciplinati posticipano questa importante manovra dalle nostre statistiche rileviamo che in

realtà il tempo utile si riduce dai 3 ai 4 secondi.

Per questo motivo l'indicatore deve essere tarato per consentire ai conducenti sia dei veicoli che provengono dallo stesso senso di guida che in senso contrario di percepire la segnalazione di svolta a destra o sinistra.

Inoltre il progettista del dispositivo non può essere vincolato ad una frequenza ben precisa e quindi il numero dei cicli adeguato è una forbice che recita 90 cicli al minuto, più o meno 30.

In sostanza un ciclo che varia da mezzo secondo ad un secondo.

Nel caso esaminato quindi abbiamo da un minimo di tre lampeggi ad un massimo di sei.

Il motivo ora dovrebbe essere abbastanza logico, se la frequenza fosse più lenta rischieremmo che non sia percepito dagli altri conducenti e se fosse più veloce potrebbe dare l'impressione di un dispositivo guasto.

In realtà il problema dell'uso di questo dispositivo anche conosciuto con il nome di freccia è dovuto, come già accennato alla mancanza di cultura dell'uso di questo importante componente della categoria dei dispositivi di illuminazione visiva.

Il nome freccia risale ai tempi in cui questa segnalazione veniva effettuata su veicoli d'epoca quando ancora non esistevano i cablaggi elettrici e quindi si ricorreva ad un dispositivo meccanico che permetteva di segnalare tramite un apposito accessorio a forma di freccia che in posizione di riposo era rivolta verso il basso sul montante dell'auto per poi essere allargata verso l'esterno quando si doveva segnalare la volontà di svolta.

Dalla nascita dell'idea di questo dispositivo meccanico ai più recenti indicatori di direzione elettrici sono passati oltre sessant'anni. In



questo tempo si sono affinate una serie di accorgimenti come l'obbligo che il funzionamento del dispositivo fosse visibile sia dal fronte anteriore e posteriore che dai fronti laterali.

In Italia, per questo fine sin dal vecchio codice della strada del 1959, si sono rese obbligatorie delle apposite lucciole laterali.

Con l'adeguamento delle norme europee oggi l'obbligo prevede la visione del funzionamenti del dispositivo da una distanza di 7 metri perpendicolare al veicolo.

Per questo motivo molte case costruttrici realizzano il componente posto nella parte anteriore del veicolo in modo tale che sia in spigolo tra la parte anteriore e laterale e quindi visibile anche lateralmente.

In molti casi viene inserito sullo specchietto laterale.

L'indicatore di direzione è uno dei dispositivi che deve essere preliminarmente omologato dal costruttore dell'accessorio.

Ma di questo parleremo in uno dei prossimi articoli.



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.

L'indicazione del nome sul libretto di circolazione

Il 7 dicembre 2012 entra in vigore il decreto 198 del 28 settembre 2012, pubblicato in Gazzetta Ufficiale (n.273 del 22 novembre 2012), che reca le modifiche al Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada.

Con tale decreto viene introdotto il nuovo articolo nel D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 che prevede a richiesta degli interessati, gli uffici del Dipartimento per i trasporti procedano all'aggiornamento della carta di circolazione dei mezzi di trasporto che siano nella disponibilità di un soggetto diverso dall'intestatario per periodi superiori ai trenta giorni.

In pratica da tale scadenza: a) sul documento di circolazione dovrà essere annotato il nome dell'utilizzatore effettivo del veicolo (per un tempo superiore ai 30 giorni) se diverso dal proprietario.

Con l'applicazione di questa norma, prestare l'auto per più di trenta giorni comporterà un ulteriore passaggio burocratico attraverso l'annotazione sulla carta di circolazione del soggetto che ha la disponibilità dell'autoveicolo.

Per quanto riguarda l'intestazione temporanea dei veicoli, la Legge n. 120 del 20 luglio 2010 ha aggiunto il comma 4-bis all'art. 94 del codice della strada, prevedendo che gli atti da cui deriva una variazione dell'intestatario della carta di circolazione, o che comportano la disponibilità del

veicolo, per un periodo superiore a trenta giorni, a favore di un soggetto diverso dall'intestatario stesso, sono dichiarati dall'avente causa entro 30 giorni al dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici al fine della annotazione sulla carta di circolazione, nonché della registrazione nell'archivio



nazionale dei veicoli.

Il nuovo adempimento si applica alle carte di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi quando la predetta disponibilità è:

- 1) a titolo di comodato (anche verbale);
- 2) in forza di un provvedimento di affidamento in custodia giudiziale;
- 3) in forza di contratti o atti unilaterali (assegnazioni a qualunque titolo).

Sulla carta di circolazione deve essere annotato il nominativo del comodatario e la scadenza del relativo contratto, ovvero il nominativo dell'affidatario.

Sono stati esclusi dall'adempimen-

to i componenti del nucleo familiare purché conviventi ma non sono esonerati i soci e amministratori di società che usano il mezzo aziendale.

Il regolamento prevede innanzitutto che dal 7 dicembre 2012, in tutti i casi in cui i veicoli sono in disponibilità di oggetto diverso dall'intestatario per periodi superiori ai trenta giorni, in forza di contratti o atti unilaterali, deve essere richiesto l'aggiornamento della carta di circolazione.

La norma prevede che chi ha la temporanea disponibilità, per più di trenta giorni, a titolo di comodato oppure in forza di un provvedimento di affidamento in custodia giudiziale deve richiedere agli uffici della motorizzazione l'aggiornamento della carta di circolazione,

sulla quale vanno annotati il nominativo del comodatario e la scadenza del relativo contratto.

Nei casi di locazione senza conducente per più di trenta giorni, deve essere richiesto l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli, registrando il nominativo del locatario e la scadenza del contratto.

Le sanzioni previste in caso di inottemperanza ammontano ad euro 653 ed è prevista la sanzione accessoria del ritiro della carta di circolazione del veicolo.

Resteranno esclusi dalla nuova disciplina i veicoli immatricolati in data antecedente al 1/10/1993.



Dr. Roberto De Lorenzis - lavoro

Consulente del lavoro, esercita dal 1978.

Presidente nazionale Associazione Consulenti del lavoro dal 1996 al 2007. Presidente regionale Liguria in carica di Confprofessioni. Collabora come esperto a diverse pubblicazioni di settore. Esperto in amministrazione del personale, relazioni sindacali, contratti di lavoro, procedure ammortizzatori sociali, sicurezza sul lavoro, formazione.

Conferma dimissioni: nuovi inutili adempimenti burocratici per le PMI

La pratica delle dimissioni in bianco (fatte firmare all'atto dell'assunzione) è un fenomeno assolutamente deprecabile del quale non è dato conoscere la rilevanza in termini numerici atteso che neppure nella relazione parlamentare che illustra il provvedimento si trova traccia di dati numerici circa l'entità di questa prassi: l'impressione è che, per quanto odiosa, sia comunque marginale.

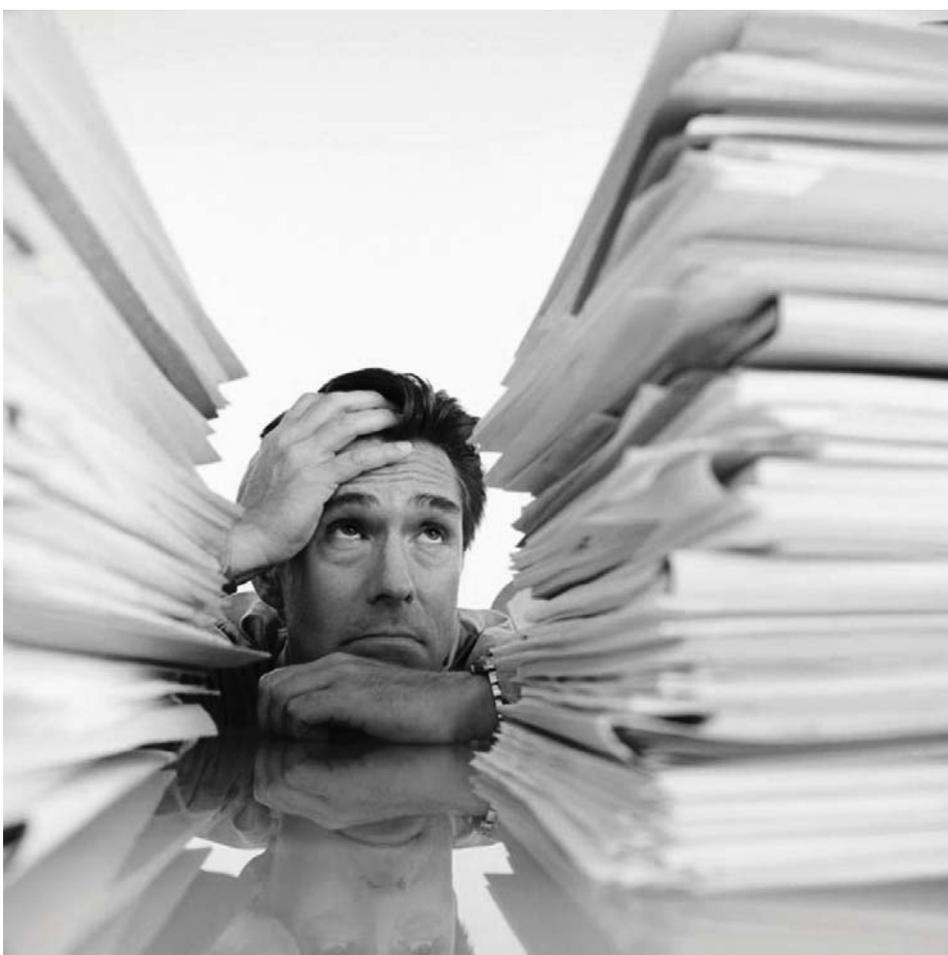
La recente riforma del lavoro, "Fornero", nel tentativo di contrastare il fenomeno, ha introdotto l'obbligo di confermare e, per così dire, "certificare" le dimissioni.

La nuova prassi, a mio avviso inutile, crea soltanto nuove difficoltà, appesantimenti burocratici ed ulteriori costi in capo alla stragrande maggioranza (per non dire alla quasi totalità) dei datori di lavoro, piccole e piccolissime imprese, che operano nel rispetto delle regole.

Il primo obbligo introdotto dalla nuova legge ha solo ampliato l'estensione temporale, portandola da 1 a 3 anni, della regola che già esisteva in precedenza: la risoluzione consensuale o le dimissioni presentate dalla lavoratrice durante la gravidanza o nei primi 3 anni di vita del bambino devono essere convalidate dalla lavoratrice stessa presso la Direzione Territoriale del lavoro (Dtl); la mancanza di convalida determina l'inefficacia della risoluzione del rapporto di lavoro.

La novità riguarda invece la generalità dei lavoratori che dovranno anch'essi convalidare le dimissioni (o la risoluzione consensuale) presso la Dtl o il Centro per l'Impiego.

Secondo le nuove regole il datore di lavoro, ricevuta la comunicazione di dimissioni dovrà, entro 30 giorni, trasmettere al lavoratore l'invito a convalidare le dimissioni nelle sedi sopraindicate, ovvero sottoscrivere conferma delle dimissioni sulla copia della denuncia che il datore di lavoro dovrà comunque inviare, entro 5 giorni dalla data delle dimissioni, al Centro per l'Impiego della Provincia.



Il lavoratore, nei 7 giorni successivi alla ricezione della raccomandata da parte del datore di lavoro potrà aderire all'invito e confermare le dimissioni presso la Dtl o il Centro per l'Impiego, ovvero sottoscrivere la ricevuta della comunicazione. In tal caso le dimissioni avranno effettiva decorrenza dalla data indicata in origine.

In alternativa il lavoratore potrà restare inattivo: anche in tal caso, decorsi 7 giorni dalla ricezione della raccomandata, le dimissioni si daranno per confermate alla data indicata.

Se, invece, il lavoratore dovesse comunicare la revoca delle dimissioni il rapporto di lavoro riprenderà dal giorno successivo alla revoca stessa.

La nuova prassi, come si diceva, non ostacolerà chi vorrà comunque operare con mezzi fraudolenti che

potrà eventualmente far sottoscrivere al lavoratore più fogli in bianco, da utilizzare sia per le dimissioni che per stamparvi sopra la ricevuta della comunicazione al Centro per l'Impiego.

Allo stesso modo la raccomandata inviata al lavoratore potrebbe contenere qualsiasi documento al posto della richiesta di conferma delle dimissioni: la soluzione escogitata non è pertanto idonea allo scopo e penalizza inutilmente con nuovi ed onerosi adempimenti burocratici migliaia di onesti datori di lavoro.

Non sarebbe stato più lineare ed efficace prevedere anche per le dimissioni la possibilità di revoca entro un breve termine, similmente a quanto è stato fatto per il licenziamento, lasciando così l'iniziativa al lavoratore dimissionario contro la sua volontà?



Dr. Saverio Nicco - lavoro

Consulente del Lavoro dal 2008 in Carcare (Sv). Laureato in Economia Aziendale presso l'Università di Genova, con Tesi in Diritto del Lavoro dal titolo "Il lavoro a progetto nella prima interpretazione giurisprudenziale".

Componente del Collegio dei Revisori del Consiglio provinciale dell'Ordine dei Consulenti del Lavoro di Savona e della Commissione rapporti con l'Inps del Consiglio provinciale di Savona.

Collaboratore Fondazione Studi Consulenti del Lavoro dal 2010 e autore di numerose pubblicazioni in materia di lavoro. Collabora alle riviste tecniche Pianeta Lavoro e Tributi (Teleconsul Editore) e Leggi di Lavoro (Fondazione Studi C.N.O. dei Consulenti del Lavoro).

Il lavoro a chiamata dopo la riforma Fornero

Il contratto di lavoro intermittente - così come previsto dall'art. 33 c.1 del D.Lgs. 276/2003 - è quel particolare contratto di lavoro dipendente nel quale il lavoratore si pone a disposizione del datore di lavoro in base alle necessità dello stesso e nei limiti legali e contrattuali previsti.

Visto il largo uso (ed abuso) di tale tipologia contrattuale, la riforma Fornero mette pesantemente mano all'istituto, andando a ridisegnare gli ambiti applicativi e prevedendo l'obbligo di comunicazione preventiva di ogni prestazione lavorativa.

Schematizziamo brevemente gli ambiti applicativi per i quali è possibile stipulare un contratto di lavoro intermittente:

- con soggetti under 24 anni per prestazioni da rendere fino al giorno prima del compimento dei 25 anni in qualsiasi settore e per qualsiasi mansione;

- con soggetti con più di 55 anni, anche pensionati, in qualsiasi settore e per qualsiasi mansione;

- per lo svolgimento di prestazioni di carattere discontinuo o intermittente in base alle esigenze individuate dai contratti collettivi stipulati dalle associazioni dei datori di lavoro e prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale e territoriale.

Nel caso in cui la contrattazione collettiva non abbia ancora regolamentato l'istituto, le aziende potranno attivare contratti di lavoro intermittente per le attività previste nell'allegato al R.D. 2657/1923. In tal caso non bisognerà prendere in considerazione i limiti dimensionali richiamati nello stesso né i limiti di età sopra citati.

Il contratto a chiamata potrà anche essere stipulato a tempo determinato. In tal caso non sarà applicabile il D.Lgs. 368/2001, pertanto non dovrà essere determinata la causale alla base dell'assunzione né dovrà essere rispettato il periodo minimo di stacco tra un contratto ed il successivo.

Il periodo minimo di stacco non dovrà essere rispettato nemmeno tra un contratto di lavoro intermittente a



tempo determinato e successivo contratto a termine a tempo pieno o parziale.

La novità di maggior rilievo dopo la riforma è sicuramente la comunicazione preventiva al Ministero del Lavoro della prestazione lavorativa via fax, e-mail, sms o on-line.

Potrà essere effettuata anche il giorno in cui viene resa la prestazione, ma dovrà intervenire prima dell'inizio della stessa.

Con tale procedura può essere comunicata una singola prestazione o un ciclo integrato della durata massima di 30 giorni di effettivo lavoro.

Bisogna sottolineare come sia prevista la possibilità di annullare la comunicazione già effettuata ma, in linea generale, solo prima dell'inizio della prestazione precedentemente comunicata.

Nel caso in cui non avvenga l'annullamento, il Ministero ha chiarito che si ritiene evidenziata una prestazione lavorativa resa, sulla quale graveranno i connessi obblighi contributivi.

Relativamente al settore autotra-

sporti, stante la mancanza di regolamentazione contrattuale, il contratto di lavoro intermittente potrà essere stipulato:

- con soggetti di qualsiasi età per le mansioni previste dall'allegato al R.D. 2657/1923. Nello specifico, le mansioni ricadenti in tale settore saranno quelle previste dal punto 8: personale addetto al trasporto di persone e merci, personale addetto ai lavori di carico e scarico;

- con soggetti rientranti nei limiti di età sopra richiamati per qualsiasi mansione.

Da ultimo merita ricordare - come ribadito dal Ministero del Lavoro con risposta all'interpello 37/2008 relativamente al CCNL del settore autoferrotranvieri e internavigatori - che "l'autonomia collettiva sembra avere un potere integrativo/ampliativo ma non preclusivo".

Ne discende, quindi, che nessuna contrattazione collettiva possa escludere l'utilizzo di tale istituto nel settore di appartenenza ma possa solo determinare causali aggiuntive a quelle statuite legalmente.



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

Un uomo solo

La regola con la quale vivevano ed operavano i frati benedettini, fin dal sorgere del loro Ordine, era: "ora et labora" - "prega e lavora".

Nel chiuso del convento, erano anch'essi inseriti nel territorio circostante, collaborando con la popolazione e rappresentando una significativa caratterizzazione di una economia, in allora, sostanzialmente agricola, basata sui prodotti dei campi.

Con il diffondersi della cosiddetta "rivoluzione industriale" su tali terreni sorsero capannoni, fabbriche, stabilimenti, nei quali decine, o centinaia, di dipendenti hanno lavorato e lavorano quotidianamente insieme.

Accanto ai rapporti familiari e di territorio si sono formati continuativi rapporti quotidiani aziendali di amicizia, di collaborazione, di solidarietà operativa, che, nel tempo, hanno portato alla costituzione delle rappresentanze sindacali, alla concorde e meditata stipulazione dei contratti collettivi, alla formulazione di normative legislative finalizzate alla salvaguardia del lavoro, per il quale l'articolo 1 della Costituzione proclama quale primo principio "l'Italia è una

Repubblica fondata sul lavoro".

Quando si lavora insieme sorgono e si diffondono idee comuni, valutazioni concordi, decisioni organizzative assunte collettivamente, nel progressivo formarsi di uno spirito di solidarietà, di coinvolgimento partecipativo che consente di realizzare quelle iniziative territoriali e di categoria con le quali vengono tradotti in realtà operative i diritti riconosciuti dalla Costituzione a chi lavora.

Tutt'altra è la vita di un autotrasportatore.

Una cabina di guida non è un confortevole ufficio, non è un luogo di lavoro all'interno di un immobile che lascia all'esterno le intemperie, ma è un angusto spazio per la guida di un automezzo, con un carico di centinaia di quintali di merce, che deve percorrere strade, anche dissestate, in qualsiasi condizione di viabilità, con neve e ghiaccio, vento e pioggia. Lavoro affidato unicamente alla continuativa personale responsabilità del conducente, nella sua consapevolezza di essersi posto alla guida senza poter contare dell'aiuto di alcuno.

È una situazione del tutto anomala

rispetto alla normalità del mondo del lavoro. Un trasportatore autonomo percorre migliaia di chilometri, lungo i quali scorrono sotto i suoi occhi negozi e stabilimenti, ovvero la vita della collettività, lasciandolo isolato ed estraneo ad una realtà nella quale altri lavorano insieme.

Ora taluni affermano, dopo la sconvolgente riforma attuata con il Decreto Legislativo 21 novembre 2005 n. 286, che sono state concesse agevolazioni, sovvenzioni e benefici. Ma il numero dei titolari d'impresa iscritti all'Albo diminuisce continuamente, le domande di autorizzazione al trasporto merce conto terzi sono progressivamente in calo.

Allorché i componenti della categoria vengono intervistati per conoscere la realtà delle loro condizioni di vita, le risposte sono pienamente rappresentative di una vita di lavoro nella quale la consapevolezza del coraggio e della fatica con la quale ogni giorno devono essere affrontati i rischi di un viaggio, in qualunque condizione di tempo e di luogo, non viene compensata con un corrispettivo dal quale, detratti i costi sostenuti in proprio, residui un compenso quantomeno equo, e dalle loro parole emerge tutta l'amezza di chi è consapevole di essere irragionevolmente emarginato.

Successe ad uno dei tanti.

Accadde, nella solitudine di chi lavora nel silenzio dei propri pensieri.

Era stanco e deluso, viaggiava ormai da ore ed altre ore ancora l'attendevano.

Si fermò, alle ultime luci della sera, per un caffè in un autogrill lungo l'autostrada.

Si affacciò, prima di scendere dalla cabina.

Vide da un lato uno stabilimento che si estendeva su un terreno di campagna; sulla collina soprastante scorse un antico convento ed immaginò l'atmosfera di serenità e di pace del chiostro.

Mentre davanti a lui si estendevano ancora i chilometri del suo viaggio, uscirono dai cancelli decine di dipendenti che, parlando fra loro, tornavano a casa.

Li guardò sporgendosi. Rifletté sulla sua vita, allargò le braccia e pensò di cambiare mestiere.





Dr. Giancarlo Tavella - fiscale

E' laureato in "Economia dell'Azienda Moderna" presso l'Università LUM JEAN MONNET - Facoltà di Economia. E' iscritto all'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Cuneo ed è Revisore contabile. E' stato Sindaco del Comune di Farigliano (CN) dal 2004 al 2008.

La scheda carburante si può sostituire con la carta di credito

Con la circolare 42/E del 09 novembre scorso l'Agenzia delle entrate ha confermato che è possibile non compilare la scheda carburante nel caso in cui tutti i rifornimenti siano pagati mediante carta di credito, di debito o prepagata emessa da una banca italiana.

La nuova procedura consente quindi di dedurre il costo e detrarre l'IVA alle medesime condizioni della scheda carburante.

La scelta dovrà essere unica per il periodo di imposta e per tutti i veicoli in dotazione all'azienda essa quindi deve essere applicata: per tutti i rifornimenti, per tutti i veicoli posseduti, in modo uniforme per l'intero periodo di imposta.

Non sarà quindi possibile pagare talvolta con contante e talvolta con carta di credito (in tal caso, si dovrà comunque compilare la scheda carburante); i soggetti che possiedono più mezzi, dovranno adottare il medesimo comportamento per l'intero parco veicoli. Se, per alcuni di essi, si intende utilizzare ancora il contante, si dovrà predisporre la scheda carburante per tutte le vetture.

Per quanto riguarda la carta di credito non è necessario che la stessa sia

utilizzata esclusivamente per l'acquisto di carburante.

E' sufficiente che, se contestualmente all'acquisto di carburante vengono effettuati anche acquisti di beni/servizi di diverso genere, l'acquisto di carburante avvenga mediante una transazione distinta, al fine di consentirne la separata individuazione.

Per i professionisti singoli e gli imprenditori individuali è ammesso l'utilizzo della carta di credito detenuta a titolo personale.

E' necessario che dall'estratto conto della carta di credito (da conservare come giustificativo della

spesa) si evinca il luogo del rifornimento, il soggetto beneficiario e l'importo della transazione.

Per futura memoria, sarà bene integrare i dati con l'indicazione del veicolo di riferimento, anche se tale informazione non risulta prescritta per legge.

L'estratto conto dovrà essere contabilizzato al fine di poter detrarre l'IVA e dedurre il costo dei rifornimenti.

Le suddette novità non interessano le aziende che utilizzano le schede emesse dalle case petrolifere, che provvedono direttamente alla emissione della relativa fattura.



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.

SISTRI, sospensione a data da destinarsi

Il pagamento del contributo per l'iscrizione 2012 al SISTRI, il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, previsto in scadenza lo scorso 30 novembre, è stato nuovamente sospeso.

Ad annunciarlo è stato il Ministero dell'Ambiente, il quale, con Decreto pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 23 agosto scorso, aveva previsto come termine ultimo di pagamento la fine di novembre.



L'ennesima proroga ha confermato quanto disposto dal "Decreto Sviluppo" del 22 giugno 2012 n. 83 ("Misure urgenti per la crescita del

Paese"), che all'articolo 52 sospendeva il termine di entrata in operatività del SISTRI e il pagamento dei contributi dovuti dagli utenti per l'anno 2012, al fine di procedere alle opportune verifiche sul funzionamento del sistema telematico e sulla sua futura applicazione.

Insomma, con la scadenza di novembre rimandata a data da destinarsi, continua la sequela di slittamenti in materia di tracciabilità dei rifiuti.



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.

Il sistema di indicatori ideale per un'azienda di trasporti

Premessa

Un "cruscotto per governare un'azienda di trasporti" si configura come un sistema strategico focalizzato su un numero limitato di "fenomeni importanti e critici". Di conseguenza la strategia può essere vista come quell'insieme di scelte che portano l'impresa a trovare una *specifica posizione* nell'ambiente e a disporre di determinate risorse e competenze interne. Tale posizione plasma quelli che per l'azienda sono i fattori critici di successo (FSC identificati come "obiettivi strategici"): "quelle poche aree chiave dove l'azienda deve funzionare perfettamente per avere successo nel business". I fattori critici di successo (FSC) non necessariamente sono unici per la singola impresa e si possono classificare in quattro categorie principali:

1) fattori ambientali: situazione economica e sociale ad un certo periodo storico e alla localizzazione geografica;

2) fattori settoriali: aree critiche comuni a tutte le aziende appartenenti al settore della logistica e dei trasporti;

3) fattori "competitivi": unici per la singola impresa, prodotto della sua storia e delle scelte che hanno portato l'impresa ad operare in uno o più segmenti di mercato;

4) fattori temporali: FCI legati al superamento di situazioni di difficoltà contingente per l'azienda.

Il concetto di FSC è estremamente importante nella progettazione di un sistema di misurazione in quanto è il punto di partenza per l'identificazione di misure di prestazione che risultino strategicamente allineate. Un fattore critico di successo - descrivendo qualitativamente i fenomeni, le aree di "eccellenza" particolarmente rilevanti in relazione all'ambiente, al settore, alla formula imprenditoriale e a situa-

zioni contingenti - rappresenta la ragion d'essere delle misure di prestazione. La traduzione di un fenomeno in un set di indicatori che hanno l'ambizione di "catturarlo" numericamente non è, ovviamente, un'operazione semplice; due sono le possibili distorsioni. La prima è l'incompletezza: l'indicatore o gli indicatori prescelti non colgono pienamente il fenomeno sotteso; la seconda è la "contaminazione": le misure adottate catturano anche altri fenomeni e, di conseguenza, "contaminano" l'informazione.



Un sistema di misurazione delle prestazioni non è, quindi, una semplice collezione di misure; la presenza di numerosi indicatori e la proliferazione della reportistica non sono, generalmente, espressione di un "cruscotto per governare".

Ciò che qualifica un cruscotto efficace è la connessione degli indicatori con i diversi fattori critici di successo che caratterizzano la posizione dell'impresa nell'ambiente.

La nuova visione attraverso la mappa strategica

L'utilizzo della mappa strategica è

in grado di rispondere alla domanda: "esiste una metodologia per guidare l'impresa nella selezione delle misure veramente importanti ed eliminare il superfluo?"

Infatti vengono introdotte tre significative innovazioni:

- strategie definite in modo razionale derivate dalla Mission: *chiarezza del percorso da seguire;*

- Un pacchetto indicatori coerente con le strategie della Direzione: *utilità degli indici selezionati;*

- Una mappa strategica idonea a rappresentare l'andamento di strategie e indicatori, oltre al collegamento tra i vari obiettivi strategici: *visione d'insieme dell'azienda.*

L'approccio circolare seguito nell'implementazione permette inoltre all'azienda di fare delle riflessioni sugli obiettivi effettivi da perseguire nonché sulla loro coerenza con la strategia voluta dalla Direzione.

Tutti gli indicatori vengono analizzati e "tradotti" nei fattori critici di successo implicitamente perseguiti.

Si diffonde quindi in azienda la consapevolezza che la misurazione

delle performance delle varie funzioni/attività aziendali ha ragione di esistere solo se tali misurazioni consentono di monitorare il perseguimento delle strategie fissate dalla Direzione.

Gli indicatori senza alcun legame con le strategie aziendali vengono CANCELLATI dal cruscotto direzionale.

Questo non significa che gli indicatori rimossi non sono importanti, ma semplicemente che non sono idonei ad essere inseriti nel cruscotto direzionale in quanto non sono di rilevanza strategica.

Al via i lavori per il ripristino di tratti stradali cuneesi



La Giunta provinciale ha approvato martedì 4 novembre il progetto di consolidamento e ripristino del ponte del costo di 1.199.118 euro a Cortemilia, sul fiume Bormida.

Interessato dai lavori di rivalorizzazione sarà il tratto compreso tra Castino e il bivio con la provinciale 52 di Pezzolo.

L'Amministrazione ha trovato i fondi necessari alla realizzazione dell'opera grazie al finanziamento conservato a residuo sulla base del contributo della Regione Piemonte su fondi Anas di ben 9 milioni di euro approvati nel 2003 per lavori stradali.

L'intervento previsto sarà suddiviso in tre fasi. La prima, costituita dalla demolizione dei basamenti del ponte, rovinati dalla corrente, in modo tale da aumentare il deflusso dell'acqua. La seconda, invece, prevederà il rafforzamento delle fondazioni della struttura senza compromettere il normale corso del fiume. La terza e l'ultima, sarà completata attraverso il parziale ripristino superficiale dell'infrastruttura per i danni causati dalle intemperie.

La Giunta ha approvato nella stessa sede, il progetto definitivo dei lavori di sistemazione della frana nel tratto Valpone-Castellinaldo nel concentrico di Castellinaldo, avvenuta nel marzo 2011.

Tale opera, prevederà la posa di griglie di intercettazione delle acque, caditoie, tubature interraste con scarichi di smaltimento e infine pozzetti per la raccolta dell'acqua proveniente dalla collina per bonificare l'area al momento del consolidamento del terreno.

I lavori saranno caratterizzati da un impegno finanziario di 42.350

euro che, essendo escluso dal patto di stabilità, potrà essere attuato entro l'anno attraverso appalto.

Di 30 mila euro, invece, sarà il progetto preliminare, approvato dall'Amministrazione provinciale per l'intervento di sistemazione della frana della SP 213 nel tratto Garessio-Valsorda relativa al maltempo di novembre 2011.

Il fondo destinato alla realizzazione dei lavori, fuori dal patto di stabilità, proviene dai 604.000 euro stanziati dalla Regione Piemonte questa primavera in aggiunta ai 9.800.000 euro utilizzati nel mese di febbraio per riparare i danni causati dalla pioggia nel marzo 2011.

A sottolineare l'importanza della manutenzione del territorio è la presidente della Provincia Gianna Gancia evidenziando come i tre interventi sulla viabilità provinciale per la messa in sicurezza siano il risultato di un impegno costante.

In aggiunta, ha dichiarato che molti dei lavori previsti rientrano nel programma e che i fondi sono immediatamente spendibili in quanto fuori dal vincolo del patto di stabilità.

Frazione Maddalene, la SP 169 è troppo pericolosa

La situazione è sotto il costante monitoraggio della Provincia di Cuneo

La presidente della Provincia Gianna Gancia e l'assessore ai Trasporti Roberto Russo hanno ricevuto lunedì 3 dicembre una rappresentazione dei residenti della località Maddalene, frazione di Fossano. Obiettivo dell'incontro è stato quello di evidenziare la pericolosità della strada provinciale 169, che collega Fossano a Centallo, e di raccogliere le firme necessarie al fine di inviare una richiesta di intervento per garantire una maggiore sicurezza agli abitanti della zona.

La presidente Gancia e l'assessore Russo hanno dichiarato di prendere atto della diffusa situazione di disagio per la popolazione, sottolineando come la sicurezza stradale sia una delle priorità principali della amministrazione provinciale.

Tra i motivi di questa problematica, hanno commentato, anche la situazione economica costituisce uno dei fattori principali che rendono necessario



uno sforzo comune per la prosecuzione delle attività e dei servizi a carico dall'ente.

La petizione degli abitanti della zona mette in luce numerose infrazioni del Codice della Strada da parte degli automobilisti che non si curano della pericolosità che potrebbero creare ai pedoni al momento dell'attraversamento delle strisce.

Comportamento grave, se si pensa che vicino alla strada sono presenti

due scuole.

I residenti hanno lamentato anche la mancanza di responsabilità da parte degli utenti della strada che, nonostante i numerosi incidenti avvenuti sul posto, sembrano non curarsi della elevata velocità.

L'attenzione rimane comunque alta, hanno concluso i due rappresentanti della Provincia, segno che la situazione verrà monitorata dalle autorità competenti.

Accordo per il Tunnel Rapallo-Fontanabuona

Regione Liguria e Autostrade per l'Italia hanno trovato l'intesa per la realizzazione del collegamento autostradale tra Fontanabuona e l'A12

Autostrade per l'Italia e Regione Liguria hanno raggiunto l'accordo definitivo per la costruzione dell'importante opera stradale del Tunnel Rapallo-Fontanabuona.

La decisione arriva dopo un incontro tra le parti avvenuto a Roma, dove è stato stabilito che i finanziamenti dell'intero progetto saranno suffragati da Autostrade per l'Italia.

I fondi che sono stati stanziati dalla Regione Liguria, invece, verranno utilizzati per la ricostruzione delle infrastrutture danneggiate dall'alluvione dello scorso autunno.

L'iniziativa di garantire la liquidità necessaria al finanziamento alla ricostruzione era già stata ipotizzata dall'ente responsabile della costruzione delle autostrade ma una serie di problemi burocratici avevano impedito l'approvazione del progetto.

All'incontro romano che ha stabilito le innumerevoli fasi progettuali, rilevante la presenza di Claudio Burlando e l'assessore alle infrastrutture Raffaella Paita.

La Regione Liguria, inoltre, ha accelerato il processo di avvio dell'opera convocando un incontro per fare il punto sullo stato di avanzamento del progetto e per predisporre tutti



gli atti necessari all'autorizzazione dei lavori.

Si tratta di una notizia molto positiva per gli abitanti di Fontanabuona che, dopo un periodo di crisi economica dell'intera valle dovuta alla concorrenza nella estrazione dell'ardesia, darebbe il via ad un processo di ammodernamento e rivalutazione economica del Tigullio e "l'entroterra".

Secondo il progetto preliminare, l'A12 e Fontanabuona saranno collegate attraverso due tunnel, della lunghezza rispettivamente di 2100 metri e 2600 metri, separati da un tratto scoperto.

Autostrade per l'Italia informa che il costo complessivo dell'opera sarà pari circa a 233 milioni di euro con una tempistica dei lavori stimata di 1600 giorni totali.

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 - <http://www.sandiano.com>

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

Nuovo ponte della Colombiera (SP), tutti gli aggiornamenti

Conclusione dei lavori ad aprile 2013, proroga degli sconti sul pedaggio A12 Sarzana-Carrara, indagini in corso per l'ex Vicepresidente del Consiglio regionale

“La vicenda del ponte della Colombiera, per le modalità ed i tempi rapidi di realizzazione, è un esempio di un territorio che, colpito dall'alluvione, ce l'ha messa tutta per reagire. Di certo, c'è da parte nostra l'impegno massimo per continuare in tale direzione e monitorare sulla tempistica, augurandoci che venga rispettata, nell'interesse della cittadinanza e delle attività economiche e come finora è stato”.

Così si è espressa nei giorni scorsi Raffaella Paita, Assessore alle Infrastrutture della Regione Liguria, in merito all'avanzamento dei lavori per la costruzione del nuovo ponte della Colombiera sul fiume Magra, ad Ameglia, in seguito al crollo del vecchio ponte durante l'alluvione che ha colpito lo Spezzino nell'ottobre 2011.

Una volta terminata la demolizione del ponte provvisorio, partiranno le attività per costruire quello definitivo. Verranno realizzate le opere di completamento relative al consolidamento della spalla lato Ameglia, per adeguarla alla normativa antisismica, mentre la spalla lato Carrara è già stata adeguata in precedenza, e a gennaio saranno montate le componenti dell'impalcato metallico.

“L'obiettivo - ha dichiarato Paita - è di arrivare in primavera ad aprire il transito ai veicoli sul nuovo ponte. C'è un termine stabilito contrattualmente per aprire al transito, fissato al 7 aprile 2013, ma, comprendendo le esigenze di abitanti, operatori, imprenditori e commercianti, abbiamo già chiesto a Coestra, l'impresa appaltatrice, di fare quanto possibile per anticipare tale termine alle vacanze pasquali [Pasqua sarà il 31 marzo 2013, NdR]”.

L'Assessore regionale ha anche comunicato che nel periodo della nuova chiusura del ponte - con l'abbattimento dell'impalcato provvisorio e l'inizio dei lavori per il collegamento definitivo - i pendolari residenti nei Comuni di Ameglia, Arcola, Lerici e Sarzana godranno fino ad aprile 2013 dell'agevolazione tariffaria sul pedaggio per la tratta autostradale Sarzana-Carrara in entrambi i



sensi di marcia, sull'autostrada A12 Genova-Livorno-Rosignano Marittimo.

Il rimborso previsto sarà pari al 70% dell'importo del pedaggio e riguarderà i veicoli di classe A, ossia i veicoli a due assi e di altezza inferiore o uguale a 1,3 metri (misurata all'asse anteriore).

Ricordiamo che un'analogha agevolazione era già stata applicata all'inizio del 2012 - quando la viabilità sul ponte della Colombiera era stata interrotta in seguito al crollo - per poi essere sospesa con la realizzazione del ponte provvisorio.

Mediante una lettera indirizzata al Ministro delle Infrastrutture Corrado Passera, al Viceministro Mario Ciaccia, ai vertici dell'ANAS e della concessionaria autostradale Salt, l'Assessore Paita ha richiesto e ottenuto la reintroduzione dello sconto sui pedaggi per chi è costretto a prendere l'autostrada tra Sarzana e Carrara a causa della nuova chiusura ad Ameglia.

Infine, nei giorni scorsi è emersa la notizia secondo cui l'ex Vicepresidente del Consiglio della Regione Lomabrdia Marylin Fusco è stata iscritta nel registro degli indagati nell'ambito dell'inchiesta sulla gara d'appalto per il nuovo ponte della Colombiera.

Secondo il P u b b l i c o Ministero della Procura genovese, l'ex Vicepresidente del Consiglio regionale avrebbe aiutato un imprenditore amico, Giordano Rosi, a vincere la gara d'appalto indetta dalla Regione e bloccata subito dopo l'assegnazione, per la costruzione di quell'opera.



Marylin Fusco, ex Vicepresidente del Consiglio regionale ligure



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 (Assicurazione, Carte Carburanti, Consulenze).



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 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

E-mail: gestione@ctservice.eu

Web: 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