

# TN

# TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com

Marzo - Aprile 2013

## TRANSPOTEC LOGITEC 2013

### ...ritorno col botto!

### Lo speciale sull'evento alle pagine 12-23

#### IN PRIMO PIANO



*Trasporto internazionale di merci: autorizzazioni 2013*

pagina 5



*Costi minimi di sicurezza: deciderà la Corte di giustizia europea*

pagina 8



*Rinnovo CQC, corsi di formazione al via*

pagina 10



*Trasporti eccezionali, arriva la semplificazione*

pagina 11



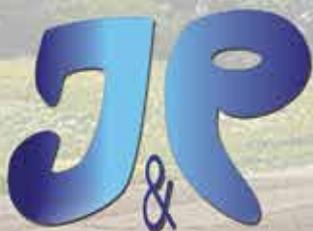
*Autopromotec 2013, ci saremo anche noi!*

pagina 24



*Dal territorio. Focus Piemonte, Liguria, Sardegna*

pagina 35



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

DAL 2002 SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

LA SODDISFAZIONE DEGLI ASSOCIATI È LA NOSTRA MISSIONE



## SAREMO ANCHE NOI ALL'AUTOPROMOTEC 2013!

## VENITE A TROVARCI PER CONOSCERE I NOSTRI SERVIZI:

### ASSICURAZIONI

R.C. AUTO - AZIENDA - CASA - FAMIGLIA

SOLUZIONI MIRATE  
E VANTAGGIOSE CON

PRIMARIE COMPAGNIE ASSICURATIVE



### TESSERE CARBURANTE



### PAGAMENTO PEDAGGI



### PRENOTAZIONE TRAGHETTI



Via Bra 1, 12100 CUNEO - Tel. 0171 41.31.46 - Fax 0171 42.69.64  
info@imprenditorieprofessionisti.it - www.imprenditorieprofessionisti.it

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





## SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE** 28. **SICUREZZA STRADALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°** 29. **CONSULENTI**
- 8. **NORME E ISTITUZIONI** 29. **Pratiche auto**
- 12. **EVENTI** 30. **Legale**
- 26. **LA TUA VOCE** 30. **Fisco**
- 35. **DAL TERRITORIO** 32. **Qualità trasporti**
- 35. **Qui Piemonte**
- 36. **Qui Liguria**
- 38. **Qui Sardegna**

### NUMERO 2 - ANNO 2013

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

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

**Direttore Responsabile**  
Secondo Sandiano

#### In redazione

Francesca Vinai, Fabio Rubero,  
Fabrizio Civallero, Gabriella Tomasi

#### Collaboratori

Roberto Bosticco, Davide Calvi,  
Manuela Livani, Massimo Leuci,  
Saverio Nicco, Giuliano Latuga,  
Giorgio Pasetti, Aurelio Prisco,  
Giancarlo Tavella

#### Amministrazione

Ilaria Ponzio, Marcella Farina

#### Redazione

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

#### Pubblicità

Tel. 0171/412816  
info@dgconsulting.it

#### Stampa

Tipolitografia Europa - Cuneo

## EDITORIALE

Fabio Rubero



### LUNA PARK ITALIA

Giorgio Napolitano è stato eletto presidente della Repubblica Italiana.

Tranquilli, non vi siete sbagliati ed avete preso in mano una copia del 2006 della rivista, è semplicemente accaduto di nuovo, nel 2013.

Nessuno intende eccepire alcunché sulla statura politica e morale del Capo dello Stato ma siccome nella storia repubblicana mai un presidente era stato riletto (la Costituzione Italiana non prevede la conferma del presidente della Repubblica ma nemmeno la può impedire semplicemente per il fatto che non la esclude), ciò che è successo il 20 aprile 2013 è la sintesi perfetta quanto perentoria del fatto che in questi sette anni il paese è stato sostanzialmente fermo.

Come possiamo pretendere le riforme strutturali necessarie al mondo dell'autotrasporto che au-

spichiamo e chiediamo a gran voce da anni se siamo un paese che non riesce nemmeno a darsi una struttura istituzionale degna di tale nome?

Nei due mesi post-elezioni abbiamo assistito a tentativi di ogni tipo: governissimo, governo del presidente, governo di minoranza, governo di scopo, tutti miseramente falliti tanto che il risultato è che oggi, mentre scrivo, un nuovo governo ancora non l'abbiamo ed i tentativi continuano sempre più sotto il segno dell'improvvisazione.

Siamo al Luna Park Italia, venghino signori venghino, altro giro, altra corsa, ed ogni giro lo paghiamo noi.

E non azzardiamoci a protestare ché tanto basta solo strillare un poco che c'è sempre il nonno che, invece di accompagnarci a casa, un altro giro te lo regala.



Francesca Vinai

## L'autotrasporto italiano manca di competitività Il dato emerge dalle analisi dell'Albo

L'Albo degli Autotrasportatori, dopo la pubblicazione dei dati semestrali sulle imprese iscritte, di cui vi avevamo dato notizia sullo scorso numero di TN - TRASPORTONOTIZIE, prosegue la sua analisi del settore autotrasporto, che allo stato attuale "presenta elementi di debolezza di tipo strutturale e organizzativo".

Ad affermarlo è Gabriella Gamba, Vicepresidente del Comitato Centrale dell'Albo in rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La Vicepresidente riconosce l'elevato

grado di **precarietà ed incertezza** in cui continua a versare il comparto del trasporto nazionale su strada, nonché la notevole **instabilità** che contraddistingue molte imprese italiane del settore, "sottocapitalizzate e non concorrenziali".

Rimarca, inoltre, le conseguenze delle nuove normative in vigore, volte alla **liberalizzazione del mercato europeo dell'autotrasporto**. Le nostre imprese di settore, in uno scenario sempre più liberalizzato a livello dell'Unione europea, faticano a risalire la china di fronte alla concorrenza straniera.

Per rafforzarle e renderle più competitive, **si deve puntare sull'integrazione fra trasporto e logistica e investire nei servizi logistici**.

Infatti, "per ridare slancio e competitività al settore nella sua moderna accezione di attività sempre più integrata alla produzione e alle altre funzioni logistiche - scrive Gamba - è necessario dar più importanza al ruolo della logistica pubblica e alla logistica privata, nelle sue possibili diverse manifestazioni: di filiera; logistica di prodotto; logistica di settore e logistica di sistema".

## Distribuzione "green" delle merci Ecco il modello torinese di sinergia fra città e Interporti

Gli interporti come motori di sviluppo della cosiddetta *smart city*, ossia della futura "città intelligente", capace di coniugare la distribuzione locale delle merci all'**intermodalità** e all'**ecosostenibilità**.

È la scommessa della Presidente della Società **Interporto di Torino**, Daniela Ruffino: "Gli interporti italiani devono divenire soggetti determinanti nella costruzione delle future smart city. La loro natura di hub di interconnessione delle merci da e verso le città li pone nella condizione di player privilegiato di questa trasformazione".

Da qui la necessità di trovare una sinergia fra gli attori coinvolti a livello territoriale, ossia le città o aree metropolitane e gli interporti, al fine di arrivare alla **condivisione di linee guida in tema di distribuzione urbana delle merci**.

Ricordiamo che gli interporti costituiscono l'interfaccia privilegiata delle relazioni economico-distributive del territorio: da un lato interagiscono con aree di mer-

cato macroregionali e sovranazionali, dall'altro si propongono come primo attore nell'ambito della distribuzione delle stesse merci in ambito metropolitano.

LaS Presidente Ruffino ha così lanciato **all'Unione Interporti Riuniti (UIR) l'invito a siglare un accordo programmatico con l'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI)**.

**ni Italiani (ANCI)**.

Al centro del programma torinese vi è l'obiettivo di una **distribuzione pulita delle merci**, da perseguire mediante l'utilizzo di mezzi a zero emissioni e la realizzazione di un "E-park" dove poter ricaricare i veicoli elettronici di distribuzione merci.

"Immaginiamo - ha dichiarato Ruffino -



opzioni differenti di consegna delle merci, stradali mediante l'utilizzo di mezzi Zev (Zero emission vehicle), tesi a minimizzare l'impatto ambientale, o mediante collegamenti di tipo ferroviario, magari sfruttando la riconversione di rami ferroviari dismessi".

"Abbiamo inoltre presentato - prosegue la Presidente dell'Interporto di Torino - il progetto E-park che intende fare dell'Interporto una piattaforma di riferimento del sistema di approvvigionamento energetico dei mezzi commerciali e non, al servizio di tutto il sistema metropoli-

tano".

In conclusione, l'invito torinese agli Interporti è di ripensare il proprio ruolo nel sistema logistico del nostro Paese, **da meri centri di distribuzione urbana delle merci a propulsori della crescita delle future "città intelligenti"**.

## Trasporto internazionale di merci su strada

### Assegnate le autorizzazioni per il 2013

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha reso nota, come ogni anno, la graduatoria delle imprese di autotrasporto interessate ad ottenere le autorizzazioni internazionali FIT/CEMT.

Ricordiamo che un'autorizzazione FIT (Forum internazionale dei Trasporti) - già CEMT, Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti - consente alle aziende di effettuare trasporti di merce su strada nell'ambito dei 54 Paesi aderenti al Forum.

Tale autorizzazione, rilasciata in Italia dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e valevole per un anno, va portata con sé ad ogni viaggio, con o senza carico. Il Decreto Dirigenziale del Ministero dei Trasporti, datato 28 febbraio 2013 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 65 del 18 marzo 2013, ha assegnato **268 autorizzazioni** valevoli per il 2013, **utilizzabili con veicoli di categoria Euro 3 o superiore**.

È, infatti, pari a 268 il contingente italiano di autorizzazioni multilaterali stabilito in sede FIT per l'anno in corso.

Il **Forum Internazionale dei Trasporti (FIT)** presso l'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE) agisce come organismo intergovernativo strategico per la politica globale dei trasporti.

Fornisce analisi statistiche imparziali nel settore dei trasporti e organizza vertici annuali dei Ministri competenti dei 54 Paesi membri.

Di queste 268 autorizzazioni, 90 sono prive di limitazioni, 6 non sono valide in Grecia e 172 non possono essere utilizzate né in Grecia né in Austria.

Inoltre, 144 delle suddette autorizzazioni sono state attribuite per rinnovo, ossia ad imprese che già negli anni passati ne hanno usufruito.

Le restanti 124 sono, invece, state assegnate come da graduatoria di merito allegata al Decreto Dirigenziale, secondo questa differenziazione: 34 senza limitazioni territoriali, 2 prive di validità in Grecia, 88 non utilizzabili in Grecia ed Austria.

#### Sul sito

**www.trasportonotizie.com**  
potrete **leggere e scaricare**  
**il Decreto con i relativi**  
**allegati, compresa**  
**la graduatoria delle**  
**imprese che hanno**  
**ottenuto l'autorizzazione**  
**multilaterale FIT/CEMT**



## 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

## L'Interporto di Padova compie 40 anni E si riflette sulle criticità del trasporto merci in Italia

a cura di Manuela Livani

Un traffico da 4,4 milioni di tonnellate di merci nel 2012 - il 43% intermodale - di ogni tipologia, ma ad alto valore aggiunto ("caratteristica tipicamente interportuale"), calcolato prudenzialmente in oltre 8,5 miliardi di euro: macchinari per TAC, apparati per bancomat, ricambi auto, elettrodomestici, occhialeria, e oltre 10 milioni di paia di scarpe.

Più di 300.000 mezzi stradali transitati (da e per i mercati internazionali) e di 250.000 TEU (unità di misura internazionale pari ad un container lungo 20 piedi - circa 6 m) movimentati (+26% rispetto al 2011), in collegamento con i porti di La Spezia (24% dei traffici su rotaia) Genova (22%) Livorno (18%) Rotterdam (11%) Trieste (7%) e Koper (1%).

Quasi cento aziende - autotrasporto, logistica e GDO - insediate su un'area funzionale di circa 2 milioni di mq (1,1 milioni di proprietà), con 270.000 mq coperti di magazzini e celle, e un terminal intermodale, per un totale di oltre 3.000 addetti e un giro d'affari da circa 370 milioni di euro.

Sono i numeri di Interporto Padova S.p.A.: quarant'anni e non sentirli, una spiccata vocazione di piattaforma logistica e intermodale e come mission "offrire servizi e strutture efficienti e al pas-

so coi tempi", considerati fra i migliori nel panorama nazionale e con un'anima sempre più green.

**Qui, da un'intuizione del Prof. Mario Volpato**, all'epoca Presidente della Camera di Commercio, **nacque e prese corpo il concetto di "Interporto"**:

*"... un vero e proprio centro di smistamento merci, nel quale possono collocare i loro impianti tutti gli operatori che lavorano servendosi dei trasporti stradali, ferroviari, aerei e fluvio-marittimi, un centro insomma nel quale siano presenti tutti quei servizi e quelle strutture che permettono lo scambio, lo smistamento, la sosta, il condizionamento distributivo delle merci..."*

Un importante anniversario celebrato lo scorso 15 marzo nella prestigiosa cornice dell'Aula Magna dell'Università di Padova con un **interessante convegno** sui futuri scenari della Intermodalità, per sviscerare i temi e gli annosi problemi

strutturali che affliggono il settore logistico in Italia - un costo di ben 40 miliardi l'anno - e congiunturali dovuti all'attuale crisi economica.

Immobilismo, vuoto strategico, deficit di sistema. **Unanime, l'appello lanciato da tutti i convenuti alla tavola rotonda: urge una politica dei trasporti e della logistica.**

**Mauro Moretti**, AD Gruppo Ferrovie dello Stato parla di "nanismo incompatibile con le logiche della moderna economia industriale" e di "una scelta di politica industriale che in Italia non è stata compiuta", citando la Germania, dove "Deutsche Bahn e Deutsche Post hanno investito oltre 18 miliardi di euro per diventare attori protagonisti della logistica nel mondo".

Per **Luigi Merlo**, Presidente di Asporti e dell'Autorità Portuale di Genova, "manca una visione d'insieme e una politica nazionale che la traduca in fatti concreti: si parla di sufficiente capacità dei nostri porti, ma non si parla della qualità di questa capacità, frammentata in 100 autorità portuali, con un prevalere delle visioni campanilistiche e localistiche. L'ultimo anno ci ha mostrato un clamoroso fallimento delle leggi di riforma sia dei porti, sia degli interporti. Vogliamo che il nuovo Parlamento azzeri tutto e metta mano ad una unica legge di riforma che abbia un respiro davvero europeo".

Gli fa eco **Alessandro Ricci**, presidente di UIR - Unione Interporti Riuniti: "Bisogna razionalizzare la rete delle infrastrutture - già sufficienti a reggere lo sviluppo logistico futuro - avere il coraggio di fare delle scelte, smetterla con la logica per la quale la programmazione urbanistica favorisce la dispersione dell'immobiliare per la logistica; accantonare quei progetti che alla luce dei nuovi scenari economici e dei nuovi mercati non hanno più ragione di esistere: interporti come Battipaglia, Tito, Bergamo, Orte non vanno cancellati, ma occorre immaginare attività diverse. Va approvata una legge unica di riforma per porti ed interporti, e non in due o tre anni, ma in qualche mese; bisogna favorire il passaggio da franco fabbrica a franco destino per favorire la



Un momento del convegno di Padova

competitività delle aziende; mettere a sistema e concentrare le risorse su quattro macro-aree: Nord Ovest, Nord Est, Puglia e Campania". Tutti concordi con **Luciano Greco**, Vice Presidente di Interporto Padova: "Il sistema dei 19 interporti italiani - 22 mil di mq di estensione complessiva

- sarebbe in grado, già a breve termine, di offrire al mercato ulteriori terreni per insediamenti logistici in una misura pari ad oltre il 50%, con la possibilità di arrivare nel medio termine al 75%".

Sovverte l'abituale concezione sul deficit infrastrutturale del Paese, parlando

di "eccesso di capacità infrastrutturale disponibile" e suggerisce di passare "da una logica delle grandi opere alla logica delle opere utili" per abbassare i costi di funzionamento delle infrastrutture.

## Veicoli elettrici e ibridi

### Nasce la prima rete italiana di assistenza

**N**egli ultimi anni, con il costo del carburante tanto elevato e i sempre maggiori limiti alla circolazione imposti ai veicoli inquinanti, **l'attenzione verso i mezzi elettrici e ibridi è aumentata in modo esponenziale.**

I dati UNRAE (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri) descrivono un incremento impressionante delle vendite negli ultimi dieci anni.

I veicoli ibridi ed elettrici immatricolati sono passati da 153 nel 2002 a 7.660 nel 2012, con un balzo del 40% delle vendite nei soli ultimi due anni. Il trend di crescita è confermato anche dai primi due mesi del 2013 con 2.001 veicoli immatricolati.

Sono ancora numeri piuttosto bassi se confrontati all'intero mercato auto, ma che evidenziano nuove esigenze e richiedono nuove soluzioni.

Da qui lo sviluppo in Italia di un **servizio di assistenza stradale dedicato ai veicoli ecologici.**

Il gruppo IMA Italia Assistance ha, infatti, lanciato una rete di soccorso certificata, composta da 500 assistenti in grado



di intervenire tempestivamente per la messa in sicurezza dei veicoli ibridi ed elettrici 24 ore su 24 in tutta Italia.

Ricordiamo che questi automezzi in panne necessitano di un **soccorso specializzato**, non potendo applicarsi ad essi le modalità di intervento utilizzate per i tradizionali veicoli diesel o benzina. "Per esempio - spiega Nicola Albarino, responsabile direzione rete fornitori di IMA

Italia Assistance - prima di intervenire è necessaria la messa in sicurezza, quindi occorre scaricare le tensioni capacitattive del veicolo. Inoltre, è vietato il traino con le ruote anteriori sospese perché si potrebbe generare corrente ad alta tensione durante il trasporto. Servono specialisti, tecnici opportunamente formati per evitare di amplificare eventuali danni o addirittura provocare incidenti".



## 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**

## Costi minimi di sicurezza

### La "patata bollente" passa alla Corte di giustizia europea

**D**opo quattro mesi dall'ultimo pronunciamento, il TAR del Lazio ha emesso una nuova ordinanza sull'applicabilità dei costi minimi per la sicurezza nell'autotrasporto.

Risale, infatti, allo scorso novembre l'ultima pronuncia del TAR Lazio, che si era concluso con un nulla di fatto.

Ricordiamo che la discussione sui costi minimi in seno al tribunale amministrativo regionale del Lazio è sorta in seguito ai ricorsi presentati da molte associazioni della committenza, Confindustria in primis, e dall'Autorità sulla Concorrenza, che ne contestano la legittimità costituzionale e la compatibilità con la normativa comunitaria.

Tuttavia, il TAR ancora una volta non si è espresso in favore o contro i costi minimi. Si sperava in una sentenza definitiva sui costi minimi, ma è giunta, venerdì 15 marzo, un'ordinanza con la quale i giudici amministrativi hanno disposto il **rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea**, sospendendo il giudizio sino alla pronuncia dell'Istituzione sita a Lussemburgo.

In altre parole, spetta ora alla Corte europea valutare l'eventuale sussistenza di incompatibilità tra il nostro regime dei costi minimi e i principi del diritto dell'UE in materia di libera concorrenza.

**Per il momento i costi minimi restano**



**in vigore, ma le prospettive future per l'autotrasporto si fanno più cupe.**

In effetti, nelle precedenti udienze, i giudici amministrativi del Lazio, pur senza esprimersi sul merito della controversia, avevano riconosciuto la prevalenza dell'interesse sociale della sicurezza, difeso dalle associazioni di categoria dell'autotrasporto, su quello economico, sostenuto dalla committenza.

Nell'udienza di marzo, invece, **il TAR del Lazio ha avanzato dubbi circa l'idoneità dei costi minimi a garantire la tutela della sicurezza stradale**: "Il Tribunale - recita l'ordinanza - dubita che la disciplina introdotta dall'art. 83 bis [Ndr: il regime di determinazione dei costi minimi

è stato introdotto in Italia dall'art. 83 bis del Decreto-Legge n. 112 del 2008, come convertito in Legge n. 133 del 2008] sia valutabile come congrua e proporzionata rispetto all'interesse pubblico tutelato della sicurezza stradale, così da potere trovare in detta finalità di rilievo pubblicistico adeguata e sufficiente giustificazione. La realizzazione di maggiori utili di impresa, come assicurati dalla fissazione autoritativa di costi minimi di esercizio, non appare direttamente e necessariamente strumentale rispetto al fine perseguito della sicurezza stradale".

Secondo il TAR, esistono misure ben più adatte a garantire la sicurezza stradale della predeterminazione dei costi di eser-

# ALPISERVICE

**il nostro impegno, il vostro successo**

**VENDITA RICAMBI ASSISTENZA - RIPARAZIONI CON GARANZIA  
SERVIZIO GARANZIA - PROVA FUMI - PASSO TACHIGRAFO  
TACHIGRAFO DIGITALE - SERVIZIO REVISIONI  
LAVORAZIONE RIMORCHI - ASSETTI**

**NEOPLAN**

cizio. Si tratta di misure strettamente connesse agli elementi da cui la sicurezza stessa dipende, quali i limiti di velocità, le caratteristiche dei mezzi e gli obblighi di manutenzione, i turni di riposo dei conducenti, l'organizzazione del lavoro e la formazione dei conducenti, l'introduzione di un sistema di responsabilità e sanzioni,

con i relativi controlli.

Inoltre, **i dubbi del TAR riguardano la legittimità dei costi minimi in quanto lesivi della libertà di concorrenza**: "La norma è assolutamente chiara nell'introduzione di un sistema regolato di determinazione dei costi minimi di esercizio, che vincola la libera contrattazione e la

libertà di enucleazione di uno degli elementi essenziali del contratto, sia pure nella logica funzionale della salvaguardia degli standard di sicurezza. La fissazione autoritativa di costi minimi di esercizio, in maniera vincolante per la libertà negoziale delle parti, sottrae infatti alla libera dinamica del mercato la determinazione di un elemento fondamentale costitutivo del prezzo contrattuale".

I giudici del TAR Lazio hanno così rimesso la questione nelle mani della Corte di giustizia europea, alla quale è richiesta l'interpretazione delle norme del Trattato UE in materia di libertà di concorrenza e di prestazione dei servizi, per chiarire se esse siano compatibili con il regime di fissazione dei costi minimi di esercizio nel settore dell'autotrasporto, introdotto dal legislatore italiano.

Restiamo ora in attesa del pronunciamento della Corte di Lussemburgo.

**Lo scorso numero della rivista, il TN - TRASPORTONOTIZIE Inverno 2012, conteneva uno speciale sui costi minimi con inclusa un'intervista sul tema all'ex Sottosegretario ai Trasporti Giachino.**

**Per ritrovare i vecchi numeri della rivista visitate l'Archivio TN su [www.trasportonotizie.com](http://www.trasportonotizie.com)**

**Sul sito potrete anche leggere e scaricare il testo completo dell'ordinanza del TAR Lazio**

## Fondi all'autotrasporto

### Emanati i decreti attuativi che ne sbloccano l'utilizzo

**E**rano da tempo attesi i decreti attuativi relativi alla ripartizione dei fondi - pari a **400 milioni di euro** - destinati al settore dell'autotrasporto per l'anno in corso.

A fine marzo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha finalmente emanato i decreti che, una volta pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale, diventeranno pienamente operativi, rendendo **spendibili le risorse**.

Tali decreti, infatti, sono indispensabili per sbloccare l'erogazione dei fondi stanziati per il trasporto su strada, concordati alla fine dello scorso anno da Governo e associazioni di categoria

durante una serie di incontri.

La **tabella** sottostante riassume la ripartizione dei 400 milioni di euro decisa nei mesi scorsi.

Si vedrà che fra i capitoli di spesa non è contemplato **alcun supporto al trasporto combinato strada-mare**, diversamente da quanto previsto per l'anno 2012. In effetti, si attende un pronunciamento definitivo da parte della Commissione europea in merito all'erogazione degli ecobonus relativi agli anni 2010 e 2011, come vi abbiamo annunciato sullo scorso numero della nostra rivista.

ALLOCAZIONE DEI FONDI PER L'AUTOTRASPORTO	STANZIAMENTO in milioni di €
Investimenti	24
Rimborsi pedaggi autostradali	134
Formazione	16
Inail - riduzione del tasso di premio	91
Spese non documentabili delle imprese minori	113
Rimborso Servizio sanitario nazionale su polizze RCA	22
<b>TOTALE</b>	<b>400</b>



## Rinnovo CQC merci

### Corsi di formazione periodica al via

È iniziata la stagione dei corsi di formazione per il rinnovo della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC) per il trasporto cose, certificato di cui devono disporre tutti i conducenti di veicoli merci. I titolari della CQC merci, **in scadenza il 9 settembre 2014**, possono frequentare il corso di formazione periodico per il rinnovo quinquennale della Carta, **dal 9 marzo scorso**.

Infatti, secondo quanto stabilito dai decreti del Ministero dei Trasporti del 16 ottobre 2009 e del 5 agosto 2011, il corso obbligatorio di aggiornamento professionale può essere effettuato a partire da diciotto mesi antecedenti la scadenza di validità della CQC.

Avendo ricevuto l'attestato di partecipazione al corso entro la scadenza della Carta, la validità della nuova CQC decorrerà dal giorno successivo a quello di scadenza - ossia dal 10 settembre 2014 - sino al 9 settembre 2019.

È anche possibile seguire il corso successivamente alla scadenza della Carta. Se si frequenterà il corso entro due anni dalla data di scadenza, non si potrà esercitare l'attività di autotrasporto professionale di cose dopo il 9 settembre 2014, fino all'avvenuto rinnovo, os-

sia fino alla data di rilascio dell'attestato di fine corso.

La CQC scaduta da oltre due anni non è, invece, rinnovabile con la mera frequenza del corso. Il rilascio della nuova Carta si otterrà, oltre che in seguito alla frequentazione del corso di formazione, dopo superato uno specifico esame finale. Fino ad allora non sarà possibile guidare professionalmente veicoli adibiti al trasporto merci.

Ricordiamo che i corsi sono tenuti esclusi-

sivamente da **organismi autorizzati**, quali autoscuole, centri di istruzione automobilistica ed enti di formazione delle associazioni di categoria presenti nel Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori.

I corsi hanno una durata di **35 ore** - 21 ore di parte comune al trasporto cose e al trasporto persone e 14 di parte specifica per il trasporto merci - e non prevedono esercitazioni pratiche o esami di verifica.



## Nuovo ADR in vigore

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 61 del 13 marzo scorso è stato pubblicato il Decreto del Ministero dei Trasporti del 21 gennaio 2013 con cui l'Italia ha recepito le novità introdotte a livello internazionale in materia di trasporto stradale di merci pericolose.

Come vi avevamo annunciato sugli scorsi numeri del TN - TRASPORTONOTIZIE, le modifiche apportate all'Accordo internazionale ADR per il biennio 2013-2014 sono entrate in vigore il 1° gennaio 2013.

A partire da quella data, le novità normative contenute nel testo del nuovo ADR sono vincolanti per i trasporti internazionali, mentre per quelli nazionali restano applicabili le disposizioni contenute nell'ADR 2011, fino ad un massimo di sei mesi, ossia fino al 30 giugno 2013.

Gli Stati aderenti all'Accordo internazionale hanno, infatti, sei mesi di tempo per recepire nei propri ordinamenti la nuova normativa ADR.

Quest'ultima è ufficialmen-

te in vigore in Italia **dal 13 marzo 2013**.

La sua applicabilità è, dunque, giuridicamente vin-

colante per il trasporto di merci pericolose su strada sia all'estero che in territorio nazionale.

**Lo scorso numero della rivista conteneva uno Speciale ADR, una guida sintetica alle principali novità previste per il biennio 2013-2014, redatto dal nostro collaboratore Ing. Antonio Dileo.**

**Ve lo siete persi?**

**Su [www.trasportonotizie.com](http://www.trasportonotizie.com), nell'Archivio TN, ritrovate i vecchi numeri della rivista, tra cui il TN Gennaio-Febbraio 2013!**

## Trasporti eccezionali di merci Arriva la semplificazione

**A**rticolo Novità in arrivo per il trasporto eccezionale, ossia per il trasporto merci su strada che supera i limiti di peso e sagoma dettati dal Codice della Strada.

Il 4 aprile scorso, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 79 il Decreto presidenziale n. 31 del 12 febbraio 2013, che attua le semplificazioni per i trasporti stradali eccezionali previste dalla Legge 183/2011.

Il Decreto modifica il regolamento di esecuzione del Codice della strada - ossia il Decreto presidenziale n. 495 del 1992 - semplificando le procedure di rilascio delle autorizzazioni relative ai trasporti eccezionali su gomma.

Le modifiche adottate entreranno in vigore 60 giorni dopo la pubblicazione del Decreto sulla Gazzetta, vale a dire il **4 giugno 2013**.

Era ormai molto tempo che gli operatori attendevano la semplificazione operativa ed amministrativa della normativa sui trasporti eccezionali.

Quali sono le maggiori innovazioni introdotte dal nuovo regolamento di esecuzione del Codice della Strada?

Innanzitutto, vi sono novità riguardanti le **autorizzazioni**.

Il regolamento ne estende la validità: quella delle autorizzazioni periodiche passa da sei mesi ad un anno, quella delle autorizzazioni multiple passa da tre a sei mesi e quella delle autorizzazioni singole da uno a tre mesi.

Le domande per ottenere l'autorizzazione alla circolazione per il trasporto eccezionale di merce devono essere presentate almeno quindici giorni prima della data fissata per il viaggio. L'autorizzazione deve essere rilasciata entro quindici giorni dalla presentazione della domanda.

Un'autorizzazione di tipo singolo o multiplo, non ancora scaduta, è prorogabile una sola volta per un periodo di validità non superiore a quello originariamente concesso.

Un'autorizzazione in scadenza o scaduta può essere rinnovata, fino a tre volte, per un periodo di validità complessiva dell'autorizzazione non superiore a tre anni, quando tutti i dati riferiti al veicolo

(o complesso di veicoli) e al suo carico e il percorso stradale sono rimasti invariati. Nelle domande relative alle autorizzazioni di tipo periodico, deve essere indicato un unico veicolo trattore, mentre per i rimorchi ed i semirimorchi possono essere indicati fino ad un massimo di cinque veicoli di riserva, purché di documentata abbinabilità e tali da rispettare in ogni combinazione tutti i limiti di massa ed i limiti dimensionali fissati dall'autorizzazione.

Per le autorizzazioni periodiche per sagoma non vige più il vincolo dell'invariabilità della natura e della tipologia della merce. In altre parole, il vettore potrà trasportare merce diversa da quella dichiarata nell'autorizzazione, purché non superi le dimensioni indicate.

In materia di **scorte tecniche** ai veicoli di trasporto eccezionale di merci, il nuovo regolamento prevede che prima dell'inizio del viaggio, il capo-scorta ne dia comunicazione agli organi di polizia stradale competenti con un **preavviso** variabile.

Tale preavviso deve avvenire ventiquattro ore prima del transito, se il viaggio avviene su autostrade o su strade ordinarie a doppia corsia per senso di marcia.

Il preavviso deve essere di tre giorni se il viaggio avviene su altri tipi di strade e di cinque giorni nel caso in cui il trasporto eccezionale richieda la chiusura al traffico di un tratto stradale per più di un'ora. Infine, alcune **prescrizioni tecniche sul carico**. Il regolamento precisa che il carico del trasporto eccezionale non può sporgere anteriormente, mentre l'eventuale sporgenza posteriore non deve superare i quattro decimi della lunghezza del veicolo con il quale il trasporto stesso viene effettuato.

**Sul sito  
www.trasportonotizie.com  
potrete leggere  
e scaricare  
il testo completo  
del Decreto 31/2013**

## Francia, etilotest a bordo nessuna sanzione



Dal 1° marzo scorso in Francia è in vigore il Decreto 2013-180 del 28 febbraio 2012, che modifica l'art. R.233-1 del Codice della Strada transalpino in materia di controllo del tasso di alcolemia fra i conducenti di veicoli terrestri a motore.

Pur mantenendo **l'obbligo per i conducenti di possedere un etilotest a bordo, in vigore dal 1° luglio 2012**, il nuovo Decreto ministeriale abolisce la sanzione legata all'infrazione, che avrebbe dovuto applicarsi proprio a partire dal 1° marzo scorso.

In altre parole, resta obbligatorio avere sul proprio veicolo un dispositivo di controllo del tasso alcolemico ancora utilizzabile, **ma in sua assenza non è più prevista alcuna ammenda** di 11 euro.

“Questa misura - si legge nel comunicato del Ministero degli Interni pubblicato sul sito governativo francese dedicato alla sicurezza stradale - ha l'ambizione di sviluppare una logica di autocontrollo fra i conducenti e di incoraggiarli a verificare il proprio tasso di alcolemia quando giunge il momento di mettersi al volante”.

# TRANSPOTEC LOGITEC 2013

## RITORNO IN GRANDE STILE... CON UNO SGUARDO AL FUTURO

Al Salone di Verona noi di TN - TRASPORTONOTIZIE abbiamo incontrato gli espositori e conosciuto da vicino i loro prodotti e servizi. Abbiamo partecipato ai convegni e ai momenti formativi in programma. Ci siamo addentrati nel clima festoso dei camion raduni presenti. Ora...siamo pronti a raccontarvi tutto!



Il Salone internazionale del trasporto e della logistica organizzato da Fiera Milano a Verona, dopo la pausa degli ultimi anni, si è concluso con **un successo superiore alle aspettative**.

A parlare sono i numeri della manifestazione. **20.753** i visitatori, **40.000** i metri quadrati espositivi, **195** le aziende espositrici, **1800** gli operatori presenti ai convegni, **7** le aree esterne sempre affollate di pubblico per gli eventi, con oltre **1000** test drive effettuati.

“Un ottimo risultato in un momento pieno di incertezze” ha dichiarato Giuseppe Garri, Exhibition Manager di

Transpotec Logitec. “Le aziende hanno creduto in noi e ora, come le imprese del settore, possiamo guardare al futuro con un pizzico in più di fiducia”.

In effetti, la soddisfazione espressa dalla maggior parte degli espositori sembra dare **nuova linfa per credere nella ripresa del settore**.

### LE AZIENDE ESPOSITRICI

Le aziende hanno potuto confrontarsi sulle strategie da attuare per favorire la ripresa del comparto, consolidare rapporti di affari già in essere e avviare nuove occasioni di business. Naturalmente, hanno anche presentato agli operatori del settore in visita la gamma dei loro prodotti.

Le **grandi Case costruttrici** hanno scelto la manifestazione per lanciare sul mercato italiano i modelli di ultima generazione, con importanti anteprime nazionali (troverete maggiori dettagli alle pagine 16-17). In mostra anche i **fornitori di rimorchi e semirimorchi** a bighe, porta-container, cisterne alimentari, per carburanti e materiale chimico/infiammabile.

Non è mancata l'offerta di furgoni isotermitici, centinaia e soluzioni innovative per trasportare ogni genere di materiale.

Grande spazio è stato dato alla **componentistica** con assaliti e produttori di ralle, oltre ad una vasta scelta in ambito di aftermarket e ricambi, componenti ed allestimenti per motrici e trailer.

Interessanti anche le proposte nel campo di carburanti e additivi, offerti dai maggiori player del mercato.

Infine, l'offerta in ambito telematico, con i software che consentono di gestire



più efficacemente e di monitorare il singolo camion o un'intera flotta, grazie al calcolo immediato di destinazioni, consumi, tempi di percorrenza e prestazioni.

### I CONVEGNI

Sono, poi, stati seguiti e apprezzati i **momenti di formazione** e i convegni legati alle tematiche chiave della filiera, dal Forum internazionale della logistica e dei trasporti, di cui vi daremo conto alle pagine 14-15, ai diversi workshop organizzati dalle aziende espositrici.

### IL DIVERTIMENTO

Infine, hanno avuto grande riscontro di pubblico le iniziative ludiche previste per le giornate di sabato 2 e domenica 3 marzo, animate da passione e diver-

timento grazie al **Festival del Camionista**. In programma, le prove su strada dei mezzi e i camion raduni.

Transpotec ha dato l'opportunità ai visitatori dotati di patente C o superiore di

provare "sul campo" gli ultimi modelli di veicoli delle principali case costruttrici. In una vasta ed attrezzata **area esterna di test drive** era, infatti, possibile prendere confidenza con i mezzi in tutta sicurezza



e valutarne le principali caratteristiche, dal comfort di guida, alla maneggevolezza, alla manovrabilità del cambio, all'elasticità del motore.

I **camion raduni** organizzati dalle Associazioni Highway Truck Team e Truck Day Show hanno poi divertito gli appassionati e colorato Veronafiere di tutto l'entusiasmo della comunità degli autotrasportatori (per maggiori dettagli si vedano le pagine 22-23).

## Il ritorno a Verona, scelta vincente

Si è rivelata vincente la scelta di riportare Transpotec Logitec a Verona, dove il Salone ha avuto i natali.

I due più importanti organizzatori fieristici nazionali, Fiera Milano e Veronafiere, hanno lavorato in sinergia per supportare il rilancio del settore dell'autotrasporto e della logistica, strategico per la ripresa della nostra economia. Così il Salone, organizzato da Fiera Milano, proprietaria del marchio Transpotec Logitec, è stato realizzato nel quartiere fieristico della città veneta, anziché nel capoluogo lombardo.

Come si spiega la scelta di Verona?

In primo luogo, la città costituisce un **nodo trasportistico e logistico strategico**, in quanto crocevia di due arterie di comunicazione intermodali che l'Unione europea si è impegnata a realizzare, i Corridoi europei I e V.

Il Corridoio I sarà un asse ferroviario e autostradale che collegherà più velocemente Berlino e Palermo, attraversando l'Europa nella direttrice nord-sud e viceversa.

Il Corridoio V è stato concepito come linea di collegamento ad alta velocità fra Lisbona e Kiev, che accorcerà le di-

stanze fra l'Europa occidentale e quella dell'Est.

In secondo luogo, Verona vanta una **forte vocazione industriale nell'ambito dei trasporti su gomma, della distribuzione e della componentistica**.

"La nostra vocazione fieristica - ha dichiarato l'Amministratore Delegato di Fiera Milano, **Enrico Pazzali** - si fonda sull'ascolto delle aziende e delle loro esigenze. Perciò, anche in questo caso, abbiamo accolto la richiesta del settore, lavorando insieme a Veronafiere per offrire un prodotto fieristico all'altezza delle nuove sfide del mercato in un momento molto delicato per il trasporto e la logistica".

**Giovanni Mantovani**, Direttore Generale di Veronafiere, ha così commentato: "Lo svolgimento presso il nostro quartiere dell'importante manifestazione organizzata da Fiera Milano è un esempio concreto e positivo dei benefici che la collaborazione tra enti può generare, mettendo in campo i rispettivi asset, per settori strategici come quello dei trasporti, specie in un momento di difficoltà come quello che stiamo vivendo".

# Il Forum internazionale della logistica e dell'autotrasporto

**“Logistica e trasporti sostenibili. Per l'ambiente, per le aziende, per la mobilità, per lo sviluppo economico e sociale”.**

Questo il titolo dell'edizione 2013 del Forum internazionale della logistica e dell'autotrasporto, appuntamento che aggrega i protagonisti del settore attorno alle tematiche di maggiore interesse per la filiera e che quest'anno ha trovato

la sua naturale collocazione all'interno di Transpotec Logitec.

Così, durante la manifestazione scaligera, Istituzioni, associazioni di categoria, committenti, costruttori e trasportatori si sono incontrati nella “due giorni” del Forum, strutturata in due sessioni, quella **istituzionale** - momento di confronto tra illustri rappresentanti dei settori trasporto e logistica - e quella

dei **workshop tecnici** - incontri monotematici di approfondimento dei temi più “caldi”.

**Oltre 600 i partecipanti** alle due giornate di lavori, provenienti dal mondo dei trasporti e della logistica, ma anche dai principali settori dell'industria manifatturiera, per i quali l'evoluzione del sistema logistico rappresenta una carta vincente in termini di competitività.

## La sessione istituzionale

Momento clou del Forum è stata la **tavola rotonda** interna alla sessione istituzionale, un costruttivo dibattito fra primarie figure del mondo accademico, istituzionale e associativo.

Tra i numerosi interventi, quello del Presidente ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) Roberto Vavassori, il quale ha esposto i risultati di uno **studio sul trasporto stradale di merci** condotto insieme con l'ACI (Automobile Club d'Italia).

Dall'analisi economico-statistica delle criticità e delle potenzialità dell'autotrasporto in Italia, è emerso che, sebbene l'85% delle merci viaggi su strada, manca una politica della mobilità che interpreti il settore della circolazione e dei trasporti come un fattore strategico per la crescita del Paese.

Per ridare competitività ed efficienza al nostro sistema trasportistico non bastano le risorse economiche. Secondo ANFIA e ACI, è indispensabile un sistema integrato di misure e politiche volte al **rinnovo del parco circolante**, al **rilancio della produzione nazionale di veicoli industriali**, alla **crescita di competitività delle aziende di trasporto**, allo **sviluppo delle reti infrastrutturali** e all'**incremento dell'efficienza logistica del sistema Paese**.

Su quest'ultimo punto, Marco Melacini, Project Manager dell'Osservatorio Contract Logistics presso il Politecnico di Milano, ha sottolineato l'importanza di gestire i processi logistici su scala internazionale, in quanto fattore competitivo essenziale per le imprese italiane, anche

di piccola e media dimensione.

Un appello unanime alle Istituzioni si è levato dai rappresentanti delle associazioni di categoria presenti: **la logistica e il trasporto, in quanto asset strategico per lo sviluppo del Paese, necessitano di un maggior sostegno**. In sintesi, occorrono minor burocrazia per sviluppare le infrastrutture, maggiore agilità nel funzionamento delle dogane, più forte orientamento allo sviluppo dimensionale e all'internazionalizzazione delle imprese.

Francesco Del Boca, Vicepresidente del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, ha fotografato la disomogenea realtà europea del trasporto, evidenziando la difficoltà per l'Italia di essere competitiva a causa degli alti co-

sti che penalizzano il settore e di un sistema che non incentiva la crescita delle dimensioni aziendali, né le aggregazioni. Paolo Uggè, in veste di Vicepresidente di Confcommercio, ha spiegato quanto sia necessario avere una visione integrata del sistema trasportistico italiano: “prima di programmare delle infrastrutture nel nostro Paese occorre pensare a una logica di sistema che possa integrare i trasporti e la logistica”.

Nell'ottica di un sistema integrato che permetta all'Italia di sviluppare la propria competitività, Eleuterio Arcese, Presidente di ANITA, ha messo in luce la necessità di uno snellimento della burocrazia e della creazione di una piattaforma comune d'intenti, a tutela dei piccoli autotrasportatori. Anche il Presidente di

Alla tavola rotonda del Forum sono intervenuti:

- **Giorgio Adami**, Presidente Istituto Tecnico Superiore per Logistica, Ambiente, Sostenibilità e Trasporto di Verona;
- **Eleuterio Arcese**, Presidente ANITA;
- **Bartolomeo Giachino**, ex Sottosegretario ai Trasporti;
- **Giovanni Costantini**, Cargo Manager SEA - Aeroporti Milano;
- **Francesco Del Boca**, Vice Presidente Comitato Centrale Albo degli Autotrasportatori;
- **Marco Mauri**, Presidente DEKRA Italia Holding;
- **Carlo Mearelli**, Presidente ASSOLOGISTICA;
- **Luigi Merlo**, Presidente ASSOPORTI;
- **Stefania Pezzetti**, Presidente FEDIT;
- **Alessandro Ricci**, Presidente UIR;
- **Mauro Squarcia**, Presidente CONFARTIGIANATO Trasporti e Logistica;
- **Lucia Pennisi**, Direttore Studi e Ricerche Area Statistiche ACI;
- **Paolo Uggè**, Vice Presidente CONFCOMMERCIO;
- **Roberto Vavassori**, Presidente ANFIA.



Assologistica, Carlo Mearelli, si è detto pronto al dialogo con l'obiettivo comune

di sostegno al sistema. In conclusione, tutte le parti intervenute durante il Forum hanno espresso la volontà di valutare sinergie e strategie condivise e di intraprendere un dialogo con il prossimo Governo che sia foriero di una pianificazione concordata dalle parti a sostegno del settore. Il Forum ha, dunque, posto le basi per **future iniziative programmatiche comuni** alle associazioni presenti.

Infine, in occasione della sessione istituzionale del Forum, il Presidente del Comitato Centrale dell'Albo, Bruno Amoroso, ha presentato la IV campagna per la sicurezza stradale promossa dal Comitato. "Un'iniziativa importante - ha commentato Amoroso al termine della proiezione video - per la divulgazione dei temi e dei contenuti della sicurezza".

## I convegni monotematici

**D**urante il workshop dedicato all'**internazionalizzazione delle imprese**, cui ha preso parte Gianni Fiaccadori dell'ICE (Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane), si è discusso dell'importanza per le aziende di trasporto e logistica di aprirsi all'estero. Mentre per molti settori del made in Italy l'internazionalizzazione delle nostre imprese costituisce un processo in espansione, non si registra un analogo virtuosismo per l'attività di trasporto merci, nonostante il buon numero di relazioni aperte con Paesi stranieri. La catena logistica, infatti, è ancora segnata dalla massiccia presenza di operatori stranieri, fatto che incide negativamente sulla competitività e sulla crescita delle nostre aziende.

Coordinato da Antonio Malvestio di Procter&Gamble, il convegno sulla **logistica sostenibile** ha ospitato rappresentanti di grandi gruppi industriali ed esperti di settore - tra cui Clara Ricosi, già Segretario della Consulta generale per l'autotrasporto - per fare il punto sulle criticità ed individuare i processi virtuosi da attivare attraverso politiche di governo finalizzate. Dal dibattito è emerso che alla logistica sostenibile sono essenziali tecnologie e procedure - inerenti il trasporto sulle lunghe distanze, la distribuzione locale, l'intermodalità, gli impianti di stoccaggio e i sistemi di imballaggio - che riducano l'impatto ambientale delle attività di trasporto e

logistica, senza penalizzare la qualità del servizio e la redditività economica.

Si è discusso altresì di **logistica urbana**, ossia di distribuzione delle merci in città e dei relativi problemi per l'ambiente urbano, durante il workshop introdotto da Giorgio Spatti, esperto di mobilità urbana. Dalla constatazione che sull'ultimo miglio si "scaricano" le tensioni dovute alla criticità dell'intera filiera, sono risultate opportune politiche di intervento finalizzate alla razionalizzazione delle attività di traffico merci in ambito urbano. Nel workshop dedicato all'**innovazione tecnologica nell'autotrasporto** e coordinato da Carlo Medaglia, dell'Università La Sapienza di Roma, si è discusso dei vantaggi derivanti da un uso corretto degli strumenti informatici e telematici, dai servizi di infomobilità al tracciamen-

to dei veicoli. Si è sottolineato che la telematica applicata alla movimentazione delle merci migliora considerevolmente la qualità dei servizi, riducendone i costi. Infine, ricco di spunti interessanti è stato il convegno sul **futuro sistema intermodale italiano**, coordinato da Giovanni Caruso, Direttore della Divisione Intermodalità e Interporti presso il Ministero dei Trasporti. A partire dall'analisi della situazione attuale, che vede il trasporto intermodale italiano in grave sofferenza, si è approfondita l'esigenza di sviluppare il trasporto strada-ferrovia e strada-mare, quale via maestra per un trasporto merci efficiente. Le politiche di intervento degli ultimi anni - si è detto - per quanto rilevanti, non hanno condotto ad un sistema consolidato di trasporti integrati.



## Tutte le novità esposte dalle Case costruttrici

a cura di Roberto Bosticco

**T**ra le novità più interessanti del Transpotec Logitec 2013, ha senz'altro tenuto banco la **presentazione ufficiale delle motorizzazioni Euro 6** da parte dei produttori di

veicoli industriali che hanno scelto di partecipare.

A partire dal mese di gennaio 2014, infatti, tutti gli autocarri e gli autobus di nuova immatricolazione in Europa

dovranno rispettare i valori limite prescritti dall'entrata in vigore dell'ultima normativa in fatto di gas di scarico, che si pone l'obiettivo di ridurre le emissioni di ossidi di azoto e quelle di particolato.

### Qui IVECO

**F**orte del successo internazionale ottenuto dallo **Stralis Hi-Way** grazie al premio di "International Truck of the Year 2013", l'Iveco ha partecipato con un'area espositiva che riprendeva colori e materiali con cui è stato realizzato il Fiat Industrial Village di Torino, primo centro multifunzionale di Fiat Industrial nel mondo.

Inoltre, con la scelta della tinta **arancione** quale colore principale per il lancio del veicolo, la Casa italiana ha inteso sottolineare temperamento, eleganza e carattere del nuovo prodotto di punta.

Lo Stralis Hi-Way, prodotto in Spagna, nello stabilimento Iveco di Madrid, si caratterizza per un frontale che presenta una nuova griglia centrale, corredata di deflettori dell'aria di nuova progettazione e di un paraurti particolarmente curato nel design. Adotta motori Cursor, esposti nella nuova versione Euro 6, e presenta un sistema di riduzione catalitica Hi-eSCR, brevettato e sviluppato da FPT Industrial.

Particolare interesse, poi, ha destato la versione **LNG Natural Power**.

Commercializzato in tutta Europa, è alimentato a gas naturale liquido e risulta particolarmente indicato nella distribuzione sulle tratte medie e nelle



consegne notturne.

Come già con lo Stralis Hi-Way, anche con il nuovo **Trakker** l'Iveco si pone l'obiettivo di raggiungere una migliore produttività legata a una dichiarata riduzione dei costi d'esercizio, grazie al TCO, ovvero al Total Cost of Ownership. Rinnovato nella cabina, sotto il profilo tecnico il mezzo dedicato all'off-road

si presenta con motori Cursor 8 e 13 e nella consueta ampia disponibilità di versioni.

Non potevano, ovviamente, mancare l'**Eurocargo** e il **Daily**, presentato quest'ultimo anche in una versione elettrica, adatta per le missioni in ambito urbano, quali la distribuzione porta a porta e il trasporto di persone.

### Presenza indiretta per DAF e SCANIA

A presentare al pubblico del Transpotec Logitec i prodotti della Casa olandese ha provveduto la concessionaria Daf Immediate Trucks SpA, esponendo una serie di trattori **XF 105.460** e **XF**

**105.510**.

Le relative cabine, progettate esplicitamente per i tragitti di lungo raggio, risultano particolarmente spaziose e confortevoli, mentre il motore PACCAR

MX garantisce prestazioni adeguate.

La concessionaria Scania Rangoni & Affini SpA, infine, approfittando del Camion Raduno Truck Day Show, ha esposto due vei-

coli di propri clienti, decorati *ad hoc* per la gioia degli appassionati.

Si trattava di due trattori motorizzati **V8**, massima espressione di potenza della Casa del grifone.

## Qui MAN

L'intento della Man di mostrare al pubblico un'idea di continuo rinnovamento e di modernità è ampiamente rappresentato dai **nuovi frontali ristilizzati**. La figura del leone, animale simbolo di agilità e di forza, è stata ulteriormente valorizzata, acquisendo maggiore dinamicità rispetto al passato.

Partendo dal **Tgx 18.440 EfficientLine**, che nella versione Euro 5 ha saputo raccogliere ampi consensi, l'area espositiva della Casa tedesca presentava al mercato italiano le nuove motorizzazioni Euro 6, dotate di una tecnologia che combina il ricircolo dei gas di scarico e il loro post-trattamento SCR. Spazio, dunque, ai trattori **Tgx 18.480** e **TGS 18.440 TankSilo**, dei quali si potevano ampiamente apprezzare le variazioni estetiche, utili a garantire una migliore aerodinamica e un maggior flusso d'aria attraverso il radiatore.



La presenza di un **Tgl 8.180** carro sottolineava, poi, come anche la gamma media sia stata oggetto di profonde modifiche, con

un design che riprende ampiamente quello della fascia alta della famiglia TG.

Ad attrarre l'attenzione del pubblico, ha fortemente contribuito l'area denominata Motorsport. In esposizione, si potevano

ammirare il **Tgx S-Line**, i TGS vincitori del Campionato Truck Race 2012 con Jochen Hahn e quello trionfatore nel Truck Trial con il team tedesco HS-Schoch. Un campionato, quest'ultimo, che vede i veicoli impegnati in spettacolari prove di abilità su percorsi al limite del ribaltamento, con una particolare attenzione dedicata proprio all'ambito della sicurezza. Inoltre, ha largamente tenuto banco l'annuncio della **partnership tra Ducati Corse e Man**. Quest'ultima, infatti, ha fornito alla casa di Borgo Panigale una serie di nuovi TGX rosso fiamma, che trasporteranno le moto lungo i vari circuiti di tutto il mondo al

seguito dei Campionati mondiali MotoGP e SBK.

## Qui MERCEDES-BENZ

La Casa della Stella ha messo in scena un'area in cui dominavano l'inconfondibile stile che la contraddistingue in abbinamento alla passione per la più moderna tecnologia. Protagonisti assoluti sono stati l'**Antos** e l'**Actros**.

Specializzata nella distribuzione pesante, la serie del nuovo Antos è stata interamente rivisitata sia negli interni che nella carrozzeria, sul cui frontale campeggia ora la mascherina del radiatore con la grande stella in evidenza. Eccezionalmente ampia, poi, è la scelta di motorizzazioni, che vanno dai 175 kW (238 Cv) per gli impieghi più leggeri senza rimorchio fino ai 375 kW (510 Cv) per gli autotreni e per gli autoarticolati destinati ad affrontare tracciati stradali impegnativi. Inoltre, nella versione Loader, questo autocarro offre una particolare ottimizzazione della portata utile, grazie a una sensibile riduzione della tara.

Il pubblico della rassegna veronese ha potuto altresì ammirare un **Actros 1851 LS Trattore** e un **Actros 1843 LS Trattore Loader**. D'altronde, l'Actros rappresenta, nelle intenzioni della Mercedes-Benz, il veicolo che intende rispondere al meglio

a ogni esigenza del trasporto di linea. È presente sul mercato con una vasta gamma di motorizzazioni, oltre che nelle versioni Loader, ottimizzate sotto il profilo della portata utile, oppure Volumer, che dispongono di una più bassa altezza di aggancio, particolarmente idonea ai trasporti voluminosi.

In aggiunta, tecnologie quali il Predictive Powertrain Control (PPC) e l'ultima generazione dell'Active Brake Assist contribu-

iscono a rendere più parsimonioso e sicuro il viaggio a bordo dell'ammiraglia della flotta Mercedes-Benz.

Due, infine, i modelli di **Citan** esposti: il **109 CDI Furgone Long** e il **109 CDI Kombi Trend**. La parte anteriore del city van mette in mostra delle prese d'aria che ne sottolineano il lato quasi sportivo e, contemporaneamente, le linee che richiamano i **tipici stilemi del marchio**, dalla nuova Classe A fino all'Actros.



## DKV Euro Service

# Ecotassa per TIR in Francia? Arriva il nuovo DKV Box

È società leader nei servizi per la mobilità sulle strade d'Europa. Conta ben 98.000 clienti e 54.000 partner per la distribuzione dei carburanti, per il lavaggio, per il soccorso stradale, ecc.

Stiamo parlando di DKV Euro Service. Al Salone di Verona la società ha presentato i servizi su strada che offre ai trasportatori europei, dalle tessere di rifornimento carburante ai dispositivi per la fatturazione dei pedaggi stradali al rimborso dell'IVA pagata all'estero.

Non solo. Nel corso della manifestazione DKV Italia ha curato un interessante workshop informativo dedicato alla **"Ecotaxe", il nuovo pedaggio sulle strade nazionali francesi che sarà in vigore da ottobre** (si legga il box a destra).

Ricordiamo che l'imposizione di una tassa sulla circolazione dei TIR, sia francesi che esteri, ha l'obiettivo di razionalizzare il trasporto merci su strada in Francia, disincentivando il numero dei viaggi a vuoto e incoraggiando l'aumento del volume del carico trasportato, con conseguenti vantaggi di tipo ambientale.

Si tratta di una tematica di estrema attualità per gli autotrasportatori che effettuano viaggi in Francia, i quali entro ottobre dovranno adeguarsi alla normativa francese, dotandosi di **un apposito apparecchio geolocalizzabile**. Infatti, la nuova tassa verrà riscossa non mediante barriere e caselli fisici di pedaggio, bensì attraverso il sistema satellitare GPS.

L'apparecchio installato su ogni TIR in transito Oltralpe consentirà di risalire alle informazioni per il calcolo dell'importo da versare, che sarà determinato dai chilometri percorsi sulla rete soggetta all'imposta, oltre che dalla categoria Euro del motore, dal peso e dal

numero di assi del veicolo.

La società DKV - ha spiegato nel corso del workshop l'Ing. Berardelli, Country Manager di DKV Euro Service Italia - è stata **autorizzata dallo Stato francese ad esercitare l'attività di riscossione del pedaggio**.

Ai clienti DKV è, dunque, data la facoltà di equipaggiarsi con il

**nuovo DKV Box**

(in foto), dispositivo di bordo GPS, da installare facilmente sul parabrezza e da collegare all'accendisigari del veicolo. L'apparecchio è stato ideato non soltanto

per essere utiliz-

zato sulle strade nazionali e statali soggette ad Ecotaxe, ma anche per essere compatibile con il tradizionale sistema di pedaggio francese TIS PL.

In altre parole, **grazie al rilevamento automatico di un unico dispositivo DKV sarà possibile utilizzare e pagare senza contanti tutte le strade soggette a pedaggi e tasse in territorio francese**.



## Il debutto della Ecotaxe slitta ad ottobre

Sullo scorso numero vi avevamo dato notizia dell'entrata in vigore in Francia della Ecotaxe, tassa per l'ambiente da applicarsi a tutti i veicoli con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate che circolano sulla rete stradale ordinaria d'Oltralpe.

L'entrata in vigore della nuova imposizione, originariamente fissata per il prossimo 20 luglio, è stata posticipata dal Ministero dei Trasporti transalpino al **1° ottobre 2013**.

La ragione dello slittamento pare sia legato a "cause tecniche" riguardanti il sistema di riscossione automatico.

Sarà, dunque, dal 1° ottobre che i mezzi pesanti dovranno pagare l'Ecotassa per trasportare merci su 15.000 km di strade statali, dipartimentali e comunali francesi.



Un momento del convegno DVK tenuto dall'Ing. Berardelli

## Il portale Transportonline si rinnova Diventa la community della logistica merci

È stata presentata al Transpotech Logitec 2013 la nuova edizione del portale Transportonline, che sarà a breve online con una veste completamente rinnovata nella grafica e nei contenuti, arricchita di nuovi servizi per le aziende del settore trasporti, volti alla ricerca di nuove opportunità commerciali ed orientati al risparmio nell'acquisto di servizi e forniture per la logistica.

Ricordiamo che dal 1926 l'editore pubblica la **Guida Tuveri**, l'Elenco dei professionisti del trasporto, e dal 1996 Transportonline, il primo **portale** dedicato al trasporto e alla logistica delle merci, che oggi amplia i propri servizi interattivi e si propone come la **community** della logistica merci.

Transportonline si rivolge a tutte le industrie che movimentano merci, al commercio nazionale ed internazionale e a tutti gli operatori del settore - case di spedizione, autotrasportatori, operatori multimodali, aziende di logistica e fornitori.

Transportonline è **una rete di imprese interessate ad acquistare o vendere**



**servizi di spedizione, trasporto, logistica e forniture per la movimentazione delle merci.** Un servizio informativo qualificato che agevola l'incontro tra clienti e fornitori e migliora il business e la competitività, facendo risparmiare. Il portale, infatti, diffonde gratuitamente le informazioni su servizi, pro-

dotti, referenze, case history, annunci e convenzioni offerti nel Gruppo d'acquisto dalle aziende registrate.

La **registrazione è gratuita** per le aziende committenti dell'industria e del commercio e per gli operatori del settore. Per gli autotrasportatori è richiesta l'indicazione dell'iscrizione all'Albo.

# AUTORIPARAZIONI NATALE S.R.L.

## OFFICINA AUTORIZZATA



**RIPARAZIONI AUTOBUS - AUTOCARRI - AUTOVETTURE  
RICARICA CONDIZIONATORI - DIAGNOSI - PNEUMATICI  
CENTRO REVISIONE CAMBI MECCANICI & AUTOMATICI**

**Tel. 011.953.98.09 / 957.67.55**

**Via Pavia, 66/a - Via Ferrero, 92a/b 10098 RIVOLI (TO)**

**infonatale@libero.it www.autoriparazioninatale.it**

## Il sistema di controllo flotte firmato SafeFleet

### Per risparmiare sui costi di trasporto e aumentare la sicurezza

**F**ornire alle aziende di trasporto, di distribuzione, di noleggio e di costruzioni un sistema semplice per localizzare, monitorare e gestire in tempo reale i propri automezzi.

È ciò che consentono le tecnologie telematiche dell'azienda SafeFleet Srl di Ancona per **la gestione e il controllo ottimali della flotta aziendale**.

Nell'area espositiva di SafeFleet in Transpotec, il coordinatore commerciale Marcello Palazzolo ci riferisce che "SafeFleet, nata in Germania, è presente sul mercato GPS Tracker dal 1999 e negli anni ha raggiunto anche Paesi extraeuropei come il Brasile".

L'azienda vanta partner di eccellenza - da Google per le mappe, a Cinterion (ex Siemens) per la piattaforma telematica di monitoraggio, a Vodafone, Tim e Wind per la SIM dati, solo per citarne alcuni - e annovera nomi illustri fra i propri clienti, che ad oggi sono più di 1200, per un totale di oltre 25000 veicoli monitorati.

#### Come funziona il monitoraggio?

Tutti i dati di viaggio, raccolti dal localizzatore avanzato "SafeFleet X700" montato su ogni veicolo, sono consultabili attraverso un portale web. Dunque, con un semplice click si ha accesso ai dati in tempo reale su posizione, velocità, direzione, ecc. dei singoli mezzi aziendali e si possono generare dettagliati report, ad esempio, giornalieri e mensili.

In occasione di Transpotec Logitec 2013 SafeFleet ha presentato in anteprima nuovi **report** a disposizione degli utenti. "Il report 'percorsi veicoli' con-



sente di ottimizzare le tratte da effettuare - ci spiega Palazzolo - in modo da ridurre i tempi e i costi di carburante. Il report 'copertura geografica' è uno strumento di geomarketing che, mostrando le aree ad alta o bassa copertura del servizio, è utile all'azienda che si vuole espandere sul territorio. Il report 'linea temporale', grazie alla visualizzazione contemporanea di più tragitti permette di evitare la sovrapposizione fra percorsi dei veicoli, assegnando ad ognuno la propria area di pertinenza". Sono, inoltre, state esposte nuove soluzioni per il **controllo del consumo di carburante** e per la **pianificazione degli ordini di trasporto**, tramite il monitor di bordo "SafeFleet Connexion".

Infine, SafeFleet ha presentato il dispositivo "Global", che assicura **la tracciabilità anche al di fuori dei confini europei**, oltre che **in tutte le aree prive di copertura GSM**, ad esempio in montagna e in cantieri isolati, grazie alla copertura satellitare globale.

Sul mercato dei localizzatori satellitari per il controllo dei mezzi aziendali, ciò che contraddistingue SafeFleet è la **scelta commerciale di offrire sempre un servizio full optional**: "non forniamo pacchetti di serie A e altri di serie B", chiarisce Palazzolo.

I prezzi? "Competitivi quanto il nostro prodotto, sia che si scelga la soluzione di acquisto sia che si opti per il comodat".

## Perché monitorare i veicoli?

Scegliere un sistema di monitoraggio GPS della flotta aziendale consente di **ridurre sensibilmente i costi di trasporto**. Uno studio condotto dall'autorevole Aberdeen Group dimostra che l'uso dei localizzatori SafeFleet con-

duce ad un risparmio di almeno il 20% dei costi operativi abituali.

Un simile risparmio si spiega con il fatto che **un conducente, quando è soggetto a monitoraggio, cambia il proprio comportamento di gui-**

**da**. Tende, infatti, ad essere più responsabile per i veicoli aziendali e più rispettoso degli orari lavorativi, oltre ad evitare i viaggi non autorizzati, con conseguente riduzione del consumo di carburante. Inoltre, con il possesso di un

sistema di localizzazione SafeFleet - che rende tracciabile la posizione esatta del veicolo in caso di furto e inibisce l'accensione utilizzando il blocco motore - si guadagna uno **sconto sulla polizza assicurativa incendio e furto**.

## SIMA Software

# Trasporto merci e logistica più efficienti con il software SGA

**A**ll'edizione 2013 di Transpotec Logitec, SIMA Software ha esposto le proprie soluzioni software integrate per la logistica, le spedizioni e l'autotrasporto.

Forte di un'esperienza trentennale, l'azienda di Arco ha sviluppato un innovativo applicativo, il **Sistema Gestionale Avanzato (SGA)**, in grado di pianificare e gestire in modo **semplice, automatizzato ed integrato** il lavoro degli operatori del settore trasporti e logistica. Per meglio far fronte alle loro diverse esigenze, SIMA Software offre soluzioni modulari.

Il modulo "Trasporto" del software SGA, ad esempio, supporta le **aziende che trasportano merci**, garantendo loro la razionalizzazione dei costi e dei tempi. SGA consente di organizzare con semplicità gli ordini dei clienti, ottimizzare le risorse, tracciare in tempo reale i mezzi e l'operatività degli autisti, attraverso l'integrazione con vari sistemi satellitari, e misurare costantemente la redditività del proprio business.

SGA è anche un sistema di gestione delle **spedizioni nazionali ed internazionali via terra, mare, aereo e courier**. Ad esempio, con il pacchetto "Spedizioni Terra" di SGA è possibile pianificare le sequenze di presa e con-

segnare, assegnare il viaggio al vettore o al corrispondente, coordinare e controllare le operazioni, oltre che valutare in anticipo costi e marginalità di ogni singola spedizione.

Infine, tra le principali funzionalità del software SGA emerge l'organizzazione dei **processi logistici di magazzino**. Il pacchetto "Logistica", infatti, gestisce in modo avanzato l'ingresso, il deposito, la movimentazione e il prelievo delle merci. In più, fornisce un supporto operativo attraverso la creazione di

documenti di trasporto personalizzati, l'analisi delle giacenze e la fatturazione di magazzino.

La migliore garanzia dell'efficienza del prodotto?

La **tecnologia avanzata**: "l'applicativo - ci spiega Mauro Pederzoli, Amministratore delegato SIMA, durante il nostro incontro al Salone di Verona - è stato rivisitato cinque volte negli ultimi vent'anni, segno che i nostri software sono sempre al passo con la tecnologia del momento".



## IVECO

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

#### AUTORIZZATA IVECO



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

**VDO** Servizio tachigrafi  
**Continental** digitali e analogici

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



### IL MONDO DEL TRASPORTO

## L'allegria dei camion raduni

### Due associazioni si presentano a TN - TRASPORTONOTIZIE

**D**urante il weekend, Transpotec Logitec è stato animato dagli eventi truck organizzati dalle associazioni Highway Truck Team e Truck

Day Show, **due proposte differenti nello stile, ma capaci entrambe di entusiasmare e divertire i visitatori.**

Da una parte, il raduno all'aperto orga-

nizzato da **Highway Truck Team** ha visto la partecipazione di decine di mezzi decorati, a testimonianza dell'amore di tanti autotrasportatori per la loro attività, tra iniziative di solidarietà e storie personali legate all'esperienza di anni di strada fatta insieme.

Dall'altra parte, all'interno del padiglione 10 del Salone, **Truck Day Show** ha proposto tra musica e luci un serrato confronto fra mezzi storici ottimamente restaurati e camion di ultima generazione decorati e rifiniti con soluzioni d'avanguardia, vere e proprie opere d'arte su ruote.

Noi di TN - TRASPORTONOTIZIE abbiamo incontrato gli organizzatori e i responsabili di entrambe le associazioni e chiacchierato con loro. Ecco tutte le peculiarità delle due associazioni e dei loro eventi.



L'R666 Blue Emotion presentato a Transpotec Logitec 2013 in anteprima europea assoluta.

Il veicolo, uno Scania R 620 Blue Shark, è impreziosito da lavorazioni in acciaio inox, da illuminazioni a led e dalle aerografie di Riccardo Merelli.



## Highway Truck Team

## Truck Day Show

### COME NASCE L'ASSOCIAZIONE?

Nasce nel 1996 a Vicenza con una cena dal nome "La frenata del camionista", poi come sezione veneta del Coast to Coast Truck Team di Giussano. Nel 2002 quel gruppo diventa un'associazione autonoma, Highway Truck Team.

L'associazione, nata quasi per scommessa, è diventata una coinvolgente realtà, capace di organizzare camion raduni di grande successo e tante iniziative benefiche.

### I VOSTRI NUMERI?

La nostra associazione di camionisti e simpatizzanti conta circa 3300 soci provenienti da ogni parte d'Italia. Siamo in tanti, uniti dalla voglia di stare insieme, di condividere esperienze professionali, di scambiarsi opinioni sul lavoro e soprattutto di aiutare chi ha più bisogno.

### PAROLE D'ORDINE?

Passione e generosità! Il nostro slogan? "Una storia, una passione che continua..."

### I VOSTRI RADUNI SONO...

Momenti di festa e aggregazione, cui possono partecipare tutti i camion. Non importa se sono più o meno belli. Tutti sono i benvenuti, perché i nostri sono raduni di autisti, non di camion da esposizione. Ciò che conta è esserci per trascorrere una giornata spensierata in amicizia.

### OLTRE ALLO SVAGO?

Solidarietà. L'Highway Truck Team non è un semplice club di camionisti, è un'associazione che si occupa di volontariato e ha come scopo principale la beneficenza.

Tra le iniziative che organizziamo si contano cene sociali, raccolte fondi e donazioni. Per fare un esempio, ci siamo occupati della raccolta e del trasporto di generi di prima necessità ai terremotati abruzzesi ed emiliani.

### PROGETTI IN CANTIERE?

Il prossimo raduno sarà la consueta "Sfilata sulla Neve" annuale, sull'Altipiano di Asiago, il 9 marzo [NDR: in quell'occasione l'associazione ha devoluto 800 euro alla famiglia di un collega vittima di un incidente]. Organizzeremo altri eventi strada facendo, comunicandoli ai nostri soci tramite l'invio di lettere cartacee. Come ospiti, saremo presenti al Circuito di Misano a maggio in occasione del Weekend del Camionista.

### COSA FARE PER ISCRIVERSI?

È sufficiente inviare un'e-mail a [info@highwaytruckteam.it](mailto:info@highwaytruckteam.it) o un fax al numero 0445/365991 con le proprie generalità e i recapiti. In questo modo si verrà ricontattati dal nostro staff e si riceveranno tutti i dettagli sulle modalità di iscrizione e di ricezione della tessera associativa, al costo di 30 euro all'anno. Trovate maggiori informazioni su [www.highwaytruckteam.it](http://www.highwaytruckteam.it)

Truck Day Show nasce nel 2008 nel mantovano, come attività di aggregazione informale di camionisti. Da raduno tra amici prima delle ferie estive, diventa una vera e propria associazione, che si costituisce nel 2012. È questo l'anno della nostra consacrazione. Basti pensare che nel 2012 l'evento Truck Day Show organizzato al PalaBam di Mantova vede la partecipazione di oltre duecento mezzi e un massiccio afflusso di visitatori.

L'associazione attualmente è composta da oltre 300 associati sparsi in tutta Italia e da un relevantissimo numero di simpatizzanti, tutti professionisti del settore. Contiamo di ampliare sempre più il nostro network, soprattutto grazie ad un uso intensivo dei social media. Infatti, è tramite Facebook che gestiamo e comunichiamo le nostre iniziative.

Orgoglio, professionalità e passione.

Momenti di ritrovo e festa organizzati per arrivare al grande pubblico. Puntiamo sull'animazione, sullo show e sulla musica - di cui si occupa dal 2012 la DJ e Producer Stefania Finessi, in arte StefyNRG - per attirare, oltre ai camionisti, le loro famiglie, gli amici tutti gli appassionati e i tanti curiosi.

Cultura e sicurezza. Truck Day Show è molto più che un camion raduno. Organizziamo, oltre alle esposizioni di mezzi, prove di abilità alla guida, convegni e momenti formativi. Ad esempio, abbiamo concordato corsi di guida sicura con alcune autoscuole italiane. La nostra è un'associazione culturale, che vuole far luce sul mondo dell'autotrasporto e mostrare al grande pubblico che dietro la figura del camionista, bistrattata nell'immaginario collettivo, si nasconde un universo di valori e di professionalità. Vogliamo promuovere l'immagine del trasportatore quale professionista della strada.

Il 2013 è per noi l'anno Zero, in cui aspiriamo ad un salto di qualità. Per questo stiamo progettando una serie di eventi "on tour". Per ora sono da segnare sul calendario dieci date dell'International Truck Day Show, che partirà a maggio. Saremo a Felino (PR), Mantova, Misano Adriatico (RN), Oggionno (LC), Castiglione delle Stiviere (MN), Malo (VI), Eboli (SA), Jesi (AN) e Brescia. Faremo tappa anche in Olanda, ad Assen.

Basta avere passione e orgoglio e superare un "test" di professionalità: entra nel gruppo chi dimostra di avere tutto in regola e di rispettare le norme di guida. Pagando una quota annuale, non obbligatoria, di 35 euro, si hanno polo e giubbino in omaggio, ma alle nostre manifestazioni si può venire senza iscriversi. Per contattarci, scrivere a [info@truckdayshow.it](mailto:info@truckdayshow.it)

## Autopromotec 2013 al via

### Saranno presentate le ultime novità del settore automotive

**D**a mercoledì 22 a domenica 26 maggio 2013, il quartiere fieristico di **Bologna** ospiterà la 25esima edizione di Autopromotec, **la più specializzata rassegna internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico**.

La biennale è ormai un evento consolidato, che, in più di quarant'anni di storia, ha saputo tenere il passo con l'evoluzione tecnologica e professionale del settore automotive.

La rassegna bolognese - nata e cresciuta al centro della "**Motor Valley**", sede di case auto e moto che hanno fatto la storia delle due e delle quattro ruote - è vetrina mondiale dei prodotti per l'assistenza autoriparativa.

Il valore aggiunto della biennale è l'eccellenza espositiva: gli espositori - oltre 1400 nella scorsa edizione, provenienti da 50 Paesi - sono esclusivamente **produttori e rappresentanti ufficiali autorizzati**.

Saranno presentati macchinari ed attrezzature per la revisione degli autoveicoli, materiali e prodotti per la riparazione e la ricostruzione di pneumatici, componenti, attrezzature e impianti per autofficine, carrozzerie, elettrauto, gommisti, autoconcessionari, stazioni di servizio, autolavaggi, centri specializzati per l'assistenza riparativa ai mezzi di trasporto.

A completamento dell'offerta della fiera, saranno organizzati convegni e incontri nell'ambito di "Autopromotec EDU", l'arena per l'approfondimento delle tematiche più attuali dell'aftermarket automobilistico.

Sarà, infine, riproposta l'iniziativa, lanciata nell'edizione 2011, "Industrial Vehicles Service", dedicata all'**assistenza dei veicoli per il trasporto pesante**.

Per dare maggiore visibilità al comparto, sarà creato un percorso espositivo truck. Gli espositori di prodotti e servizi per la manutenzione e la riparazione

dei mezzi pesanti saranno, infatti, immediatamente identificabili in fiera grazie ad un logo apposito, oltre che inseriti in una guida esclusiva rivolta ai visitatori interessati al settore.

Quest'anno Autopromotec proporrà anche un'area espositiva esterna interamente dedicata al



settore dell'autotrasporto, con prodotti e attrezzature specifiche per ottimizzare i costi di manutenzione dei veicoli pesanti e allungarne il ciclo di vita, senza ridurre la sicurezza dei veicoli e dei carichi.



Sede Operativa: Via Brix, 1 - Loc. Madonna dell'Olmo - 12100 CUNEO  
Tel. 0171/991071-41.21.46 Fax 0171/42.09.94  
Iscritta all'Albo Società Cooperative a mutualità prevalente - posizione n. A1/0417  
<http://www.jpimprenditoriprofessionisti.it> info@imprenditoriprofessionisti.it

#### Avviso di convocazione di assemblea ordinaria

I signori soci sono convocati in assemblea ordinaria per il giorno 30 aprile 2013 alle ore 15.00, in prima convocazione ed occorrendo **per il giorno 15 maggio 2013 alle ore 11.00 in Cuneo Corso Soleri n. 3**, in seconda convocazione, per discutere e deliberare sul seguente

#### Ordine del giorno assemblea ordinaria

- Relazione del Presidente e deliberazioni conseguenti;
- Esame ed approvazione prospetto bilancio ed allegati relativi all'esercizio 2012 e deliberazioni conseguenti;
- Deliberazioni in ordine all'articolo 2389 del Codice civile;
- Integrazione regolamento interno;
- Varie ed eventuali se accettate in discussione.

Cuneo, 19 aprile 2013

Il presidente del Consiglio di amministrazione:  
Secondo Sandiano



I&P Società Cooperativa a.r.l. - Registro Imprese di Milano, Codice Fiscale e Partita I.V.A. IT - 03618170967  
Sede Legale: Via G. Fanti, 28/8 - 20138 - MILANO -

Qualora riceveste il presente messaggio per errore Vi preghiamo di distruggerlo e riferirlo ai nostri uffici. Ciò anche ai sensi della Legge 196/2003

**ANCHE NOI DI TN -  
TRASPORTONOTIZIE SAREMO  
AD AUTOPROMOTEC 2013 !  
CI TROVERETE AL  
PADIGLIONE 26, STAND C 54**

## Weekend del Camionista

### Prima tappa del campionato europeo truck a Misano

**A**nche quest'anno torna l'atteso appuntamento con il Weekend del camionista al Circuito di Misano, recentemente intitolato alla memoria di Marco Simoncelli.

Sarà un weekend dalle forti emozioni, quello del **18 e 19 maggio 2013**, i cui ingredienti clou saranno, come sempre, l'**esposizione delle case costruttrici**, il **raduno dei camion decorati** e le **spettacolari corse del campionato europeo truck**.

I più veloci bisonti della strada sono, infatti, pronti a scendere in pista per l'**unica tappa italiana del FIA European Truck Racing Championship**.

La "Formula 1 dei camion" prevede per la stagione 2013 dieci gare in altrettanti circuiti europei. Si aprirà con la gara di Misano Adriatico, per concludersi il prossimo 13 ottobre con la "24 heures Camions" di Le Mans, in Francia.

L'insieme di queste attrattive crea un evento straordinario all'autodromo di

Misano, di grande appeal per migliaia di camionisti, che vi giungeranno per valutare le ultime proposte del merca-

to, ammirare mezzi aerografati, divertirsi con i camion raduni ed appassionarsi alle corse dei camion su circuito.



## Attestazione di Capacità Finanziaria per AUTOTRASPORTATORI

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



Via Bruni 1/A, 12100 Cuneo  
[www.assotrasporti.org](http://www.assotrasporti.org)

### RILASCIAMO ATTESTAZIONI DI CAPACITÀ FINANZIARIA

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

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



0171.41.31.46

# LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

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

**IN QUESTO NUMERO DIAMO LA PAROLA A ROBERTO MONOLO,  
TITOLARE DELLA AUTOTRASPORTI MONOERRE DI ARCONATE, IN PROVINCIA DI MILANO.  
ECCO COME LA SUA AZIENDA STA VIVENDO LA CRISI E DI COSA HA BISOGNO PER RISOLLEVARSI**

La mia azienda, nata con mio padre, in seguito alla crisi che stiamo vivendo ha ridotto il numero degli autisti del 50% e il numero dei mezzi da nove a cinque.

Sopravviviamo perché siamo riusciti a **diversificare** il nostro servizio, adattandoci alle diverse esigenze della committenza. Se prima lavoravamo con sole motrici da 60 quintali, oggi l'azienda conta mezzi di dimensioni e pesi diversi, dal furgone all'autotreno. Anche la specializzazione ADR ci è stata utile, consentendoci di servire le imprese chimiche, dopo la crisi del settore tessile.

Però, i problemi che affrontiamo ogni giorno restano molti, a cominciare dai tempi dei pagamenti e dalla scarsa collaborazione degli istituti bancari. Da una parte, i **tempi di pagamento** sono troppo lunghi, dall'altra non siamo sostenuti in alcun modo dalle **banche** nei periodi di scarso lavoro, come quello che stiamo vivendo.

Credo poco anche alle associazioni di categoria. **Dalla strada all'associazione c'è troppa distanza**, senza contare che quando ci si organizza per scendere in strada, siamo additati da tutti come terroristi. Riuscire a fare un cartello credo sarebbe l'unica nostra difesa.

Alla mia impresa non manca certo la volontà di fare. Ciò che purtroppo manca



Uno degli automezzi della Autotrasporti Monoerre

è il lavoro. Il problema di fondo è che si fa troppa "fantaeconomia", guardando al saliscendi delle borse, senza badare all'**economia reale**.

Il mercato si sta riducendo ai minimi termini. Viaggiando nelle zone industriali del Milanese e del Varesotto, è triste vedere capannoni abbandonati, ditte con enormi parcheggi ormai vuoti. E in quelle rimaste attive, quando arriviamo a scaricare le merci, non avvertiamo il fermento di sei o sette anni fa.

In più, le imprese della zona che stoservendo vendono sempre di più **all'estero**, rivolgendosi soprattutto ai mercati di Brasile, Argentina e Cina. Per

la mia azienda, che trasporta merci sino alle Regioni limitrofe, si riducono così le commesse.

Altra nota dolente è il **caro gasolio**, a causa del

quale abbiamo dovuto rinunciare a molti viaggi.

Credo che un intervento concreto capace di dare un segnale immediato per la ripresa del settore sia l'introduzione del **gasolio professionale**, che ci tuteli al di là delle continue oscillazioni del prezzo alla pompa. I rimborsi trimestrali delle accise sul gasolio non bastano certo quando il gasolio in cinque anni è raddoppiato!

Infine, il **lavoro** che ci rimane è **difficilmente pianificabile**. Se fino a qualche anno fa potevamo permetterci di programmare l'impegno degli autisti con un certo anticipo, oggi, quando ci viene richiesto un trasporto, dobbiamo dare una risposta nell'immediato. In caso contrario, l'impresa committente si rivolge ad uno dei tantissimi padroncini sul mercato. La situazione è paradossale: mentre noi siamo costretti a decidere in brevissimo tempo i trasporti da effettuare, chi deve decidere per noi dall'alto, ad un mese dal voto, non ha neppure formato un governo...

**Vuoi raccontare la tua esperienza?**

**Contatta la nostra Redazione!**

**Telefono: 0171 41.28.16**

**E-mail: [comunicazione@dgconsulting.it](mailto:comunicazione@dgconsulting.it)**



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

## ATTIVISMO

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 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!!!**

0171.41.31.46 - [info@assotrasporti.org](mailto:info@assotrasporti.org) - [www.assotrasporti.org](http://www.assotrasporti.org)

## CONVENZIONI

**ASSOTRASPORTI** per l'anno 2013 ha stipulato nuove convenzioni con **DOCTOR GLASS di Cuneo, OFFICINA ALPISERVICE di Cuneo, OFFICINA CORRADINO di Bra (CN), OFFICINA CERVETTO di Arenzano (GE), OFFICINA NATALE di Torino**

Presentandosi come associati **ASSOTRASPORTI** presso questi centri si avrà diritto a consistenti sconti e agevolazioni su interventi e riparazioni!

# SPECIALE TUNING

Lasciamo per questo numero il viaggio dedicato ai principi della sicurezza stradale per dare conto di una notizia di grande interesse per gli appassionati di tuning



**GIULIANO LATUGA**

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

## TUNING PER CERCHI E RUOTE FINALMENTE UN SETTORE CHE COMINCIA A... ROTOLARE

Publicato il decreto che liberalizza il settore e, come più volte da noi sottolineato, recepisce in toto il regolamento europeo che Tecnostrada.it certifica dal marzo 2007.

Lo avevamo annunciato e dopo anni di attesa, **il decreto che liberalizza il tuning di pneumatici e cerchi è stato pubblicato** sulla Gazzetta Ufficiale n. 56 del 7 marzo 2013 è stato pubblicato il Decreto n. 20 del 10 gennaio 2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Regolamento recante norme in materia di approvazione nazionale di sistemi ruota, nonché procedure idonee per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti di veicoli sulle autovetture nuove o in circolazione".

### NOVITÀ ATTESA DAL 2009

È una novità assoluta nel nostro Paese visto che sino ad oggi non esisteva un sistema di omologazione per i cerchi e l'eventuale montaggio di pneumatici di misure diverse da quelle indicate in carta di circolazione non era consentito se non dopo il rilascio del nullaosta da parte del costruttore del veicolo.

Grazie alla modifica dell'art 75 del Codice della Strada fatta nel 2009, e al conseguente Decreto uscito a inizio marzo, **ciascun automobilista avrà la possibilità di montare sulla propria vettura gomme e cerchi diversi da quelli indicati in carta di circolazione o sul libretto di uso e manutenzione con una procedura più snella, più veloce e**

**meno onerosa.**

### TUNING RISPETTOSO

"È da più di due anni - dice Fabio Bertolotti, direttore Assogomma - che il Ministero e i rappresentanti della filiera, come Assogomma e Assoruote, hanno lavorato alla definizione di questo importante Decreto che rappresenta un cambiamento significativo per gli automobilisti che potranno personalizzare le loro vetture montando pneumatici e cerchi più performanti nell'assoluto rispetto della sicurezza stradale. È una dimostrazione di come sia possibile cambiare le regole del nostro Paese, adeguandole ad altri (ad esempio Germania), venendo incontro ad una pluralità di interessi con particolare attenzione alle scelte ed alla sicurezza degli automobilisti. Il nostro

Ministero italiano anche questa volta ha confermato lungimiranza e proattività". "Finalmente la legalità prevarrà! - dichiara Corrado Bergagna, Presidente di Assoruote - Le aziende serie, che producono cerchi omologati di qualità e rispettano le regole, potranno affermare la loro diversità rispetto a prodotti di dubbia affidabilità e provenienza sotto il vigilante controllo del Ministero dei Trasporti. Un risultato condiviso con Assogomma che ci auguriamo venga apprezzato dagli automobilisti e dagli altri attori coinvolti".

Il nostro giornale si fa promotore di questa entusiasmante soluzione che permetterà a migliaia di utenti di scegliere la strada da perseguire con grande indipendenza e opportunità.

Chi ne vorrà sapere di più segua i nostri siti, Facebook e il sito di Tecnostrada.it per un'ennesima vittoria di civiltà che il nostro gruppo editoriale ha sostenuto da oltre un decennio.



# 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



**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.

## DA OTTOBRE RIPARTE IL SISTRI

**D**opo anni di sospensione e continui rinvii, il sistema di tracciabilità dei rifiuti tornerà operativo da ottobre.

Più precisamente, secondo quanto stabilito dal Ministero dell'Ambiente, il SISTRI entrerà in vigore a scaglioni:



- a partire dal **1° ottobre 2013** per le aziende produttrici di rifiuti speciali pericolosi con più di 10 dipendenti e per gli enti e le imprese che gestiscono rifiuti speciali pericolosi;

- a partire dal **3 marzo 2014** per tutti gli altri enti e imprese iscritti al SISTRI, per i quali è comunque possibile anticipare l'avvio al prossimo ottobre.

Il Decreto prevede, inoltre, che **gli enti e le imprese già iscritti al SISTRI** procedano alla verifica dell'attualità dei dati trasmessi e all'eventuale aggiornamento degli stessi.

Per le imprese che trattano rifiuti speciali pericolosi, le procedure di verifica e

riallineamento dei dati saranno avviate dal 30 aprile 2013 e dovranno concludersi entro il 30 settembre 2013. Le altre imprese, invece, avranno tempo dal 30 settembre 2013 al 28 febbraio 2014 per verificare e aggiornare le informazioni trasmesse al SISTRI.

Per tutti i suddetti soggetti, già iscritti al SISTRI alla data del 30 aprile 2013, **il versamento del contributo di iscrizione per l'anno 2013 resta sospeso.**

Le aziende e gli enti soggetti all'obbligo di iscrizione al SISTRI ma **non ancora iscritti** dovranno adempiere a tale obbligo entro il primo giorno di operatività del SISTRI, ossia, a seconda della dimensione e del tipo di rifiuti prodotti o gestiti, il 1° ottobre 2013 o il 3 marzo 2014.

*Subblycar*



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

Info

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



Avv. DAVIDE CALVI

LEGALE

Svolge la professione di avvocato dall'anno 2002. Dal 2004 al 2005 è stato consulente per il Ministro delle Riforme Istituzionali. Dal 2008 al 2011 è stato consulente per il Ministro della Semplificazione Normativa direttamente alle dipendenze della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

## LA RIVALSA DEL DATORE DI LAVORO IN CASO DI SINISTRO STRADALE

**S**in dal 1988 i Giudici italiani riconoscono al datore di lavoro il diritto di richiedere ed ottenere il risarcimento del danno nel caso in cui un loro dipendente sia vittima di un incidente stradale.

Nonostante tale diritto sia riconosciuto sono pochi i datori di lavoro che richie-

dono il risarcimento di tale danno. Pertanto nel caso in cui il dipendente sia vittima, quindi non abbia colpa nella causazione del sinistro, l'INPS pagherà parte dello stipendio e poi eserciterà azione di rivalsa nei confronti dell'assicurazione del responsabile del sinistro. Se si tratta di sinistro in cui è applicabi-

le l'indennizzo diretto la rivalsa dell'ente previdenziale sarà esercitata nei confronti dell'assicurazione del dipendente danneggiato.

Il problema risulta positivamente dai Giudici italiani concerne il diritto del datore di lavoro di recuperare i costi che maturano per il suo dipendente.

Come appena menzionato la Suprema Corte di Cassazione, con la sentenza n. 6132/1988, ha statuito sul punto il seguente principio: "Il responsabile di lesioni personali in danno di un lavoratore dipendente, è tenuto a risarcire il datore di lavoro per le mancate utilizzazioni delle prestazioni lavorative. Il danno del datore di lavoro può essere liquidato sulla base dell'ammontare della retribuzione e dei contributi previdenziali, obbligatoriamente pagati dal medesimo datore di lavoro per il periodo di assenza del dipendente infortunato".

Ritengo che **queste informazioni** possano essere **utili per gli autotrasportatori, assolutamente più esposti, rispetto ad altri datori di lavoro, ai rischi connessi alla circolazione stradale.**



Dr. GIANCARLO TAVELLA

FISCO

Laureato in "Economia dell'Azienda Moderna" presso l'Università LUM JEAN MONNET, Facoltà di Economia, è iscritto all'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Cuneo ed è Revisore contabile. È stato Sindaco del Comune di Farigliano (CN) dal 2004 al 2009.

## RESPONSABILITÀ DEL COMMITTENTE E DELL'APPALTATORE PER I DEBITI FISCALI

L'art. 13-ter del DL 22.6.2012 n. 83, ha ulteriormente modificato la disciplina in materia di responsabilità solidale tra committente, appaltatore e subappaltatore in ambito fiscale, contenuta nell'art. 35 del DL 4.7.2006 n. 223.

Per effetto della nuova disciplina, viene stabilito che l'appaltatore risponde in solido con il subappaltatore del versa-

mento all'Erario delle ritenute fiscali sui redditi di lavoro dipendente e dell'IVA dovuta dal subappaltatore in relazione alle prestazioni effettuate nell'ambito del rapporto di subappalto.

La circolare Agenzia delle Entrate 2/2013, ha specificato che le nuove disposizioni in materia di responsabilità dell'appaltatore e del committente si applicano in relazione ai contratti di ap-

palto e subappalto di opere e servizi, a prescindere dal settore economico in cui operano le parti contraenti. La disciplina così innovata ha lo scopo di far emergere base imponibile in relazione alle prestazioni rese in esecuzione di contratti di appalto e subappalto intesi nella loro generalità. E' stato quindi di fatto abbandonato l'orientamento dottrinale che riteneva applicabile la nuova disciplina solo nel settore edile. La responsabilità è però riferita alle sole fattispecie riconducibili al contratto di appalto, come definito dall'art. 1655 c.c., secondo cui l'appalto è **"il contratto col quale una**

**parte assume, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, il compimento di un'opera o di un servizio verso un corrispettivo in danaro".**

Come chiarito dalla circolare citata precedentemente, la disciplina in esame trova applicazione sia nell'ipotesi in cui vi sia un contratto di subappalto, che presuppone la coesistenza di almeno tre soggetti economici distinti (committente, appaltatore e subappaltatore); sia nell'ipotesi in cui l'appaltatore provveda direttamente alla realizzazione dell'opera affidatagli dal committente.

La stessa circolare esclude dal campo di applicazione della nuova disciplina le tipologie contrattuali diverse dal contratto di appalto o subappalto di opere e servizi, quali, ad esempio: gli appalti di fornitura dei beni, il contratto d'opera, il contratto di trasporto, il contratto di subfornitura e le prestazioni rese nell'ambito del rapporto consortile.

In merito poi all'ambito soggettivo, la nuova disciplina si applica ai contratti di appalto e subappalto conclusi dai soggetti che stipulano i predetti contratti nell'ambito di attività rilevanti ai fini IVA, dai soggetti IRES (compresi gli enti non commerciali) e dallo Stato e da Enti pubblici. Restano esclusi i condomini e le persone fisiche che risultano prive di soggettività passiva ai fini IVA.

In relazione alla decorrenza delle nuove disposizioni, l'Agenzia delle Entrate, con la circ. 40/2012, ha chiarito che si applicano ai contratti di appalto/subappalto stipulati dal 12.8.2012. Con la circ. 2/2013, è stato però chiarito che l'eventuale rinnovo del contratto deve ritenersi equivalente ad una nuova stipula e, pertanto, la disciplina in esame è applicabile anche ai contratti rinnovati successivamente al 12.8.2012, a partire dalla data di rinnovo.

Per effetto della nuova disciplina dell'art. 13-ter, viene stabilito che l'appaltatore risponde in solido con il subappaltatore del versamento all'Erario delle ritenute fiscali sui redditi di lavoro dipendente e dell'IVA dovuta dal subappaltatore in relazione alle prestazioni effettuate nell'ambito del rapporto di subappalto. La suddetta responsabilità solidale dell'appaltatore in relazione al versamento all'Erario delle ritenute e dell'IVA, si applica nei limiti

dell'ammontare del corrispettivo dovuto al subappaltatore. Rispetto alla precedente disciplina non è più previsto che la responsabilità solidale si applichi entro il limite di due anni dalla cessazione dell'appalto.

La responsabilità solidale viene meno se l'appaltatore verifica che i versamenti delle ritenute fiscali sui redditi di lavoro dipendente e dell'IVA, già scaduti, sono stati correttamente eseguiti dal subappaltatore, acquisendo la relativa documentazione prima del pagamento del corrispettivo al subappaltatore. L'appaltatore può quindi sospendere il pagamento del corrispettivo fino all'esibizione della predetta documentazione da parte del subappaltatore, attestante la regolarità dei suddetti versamenti. L'Agenzia delle Entrate, con la circ. 40/2012, ha chiarito che, poiché la norma in esame introduce in capo all'appaltatore nuovi



adempimenti di natura tributaria (verifica dei versamenti delle ritenute fiscali sui redditi di lavoro dipendente e dell'IVA in relazione alle prestazioni effettuate nell'ambito dei rapporti di subappalto), tali adempimenti sono esigibili a partire dal 60° giorno successivo a quello di entrata in vigore della norma. Pertanto, la documentazione relativa ai versamenti effettuati dai subappaltatori deve essere richiesta e verificata con riferimento ai pagamenti effettuati a partire dall'11.10.2012, in relazione ai contratti di subappalto stipulati a partire dal 12.8.2012 o rinnovati successivamente a tale data.

Il committente è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000,00 a 200.000,00 euro se non ha rispettato le suddette disposizioni sulle modalità di pagamento del corrispettivo e i versamenti all'Erario delle ritenute

fiscali sui redditi di lavoro dipendente e dell'IVA non sono stati correttamente eseguiti dall'appaltatore e dal subappaltatore. Pertanto, per effetto della nuova disciplina, il committente non è più soggetto ad un vero e proprio regime di responsabilità solidale in ambito fiscale, con l'appaltatore e gli eventuali subappaltatori, ma diventa destinatario di una specifica sanzione amministrativa pecuniaria, di importo anche rilevante, se ha provveduto al pagamento del corrispettivo all'appaltatore senza aver eseguito i necessari controlli sulla regolarità dei suddetti versamenti fiscali, i quali risultano poi irregolari.

L'Agenzia delle Entrate ha inoltre fornito importanti chiarimenti in relazione alla documentazione che l'appaltatore/subappaltatore deve produrre per dimostrare il regolare versamento delle ritenute fiscali sui redditi di lavoro dipendente

e dell'IVA, scaduti alla data del pagamento del corrispettivo, al fine di superare le suddette responsabilità in capo al committente e all'appaltatore. In particolare, l'Agenzia delle Entrate ritiene valida, una dichiarazione sostitutiva con cui l'appaltatore/subappaltatore attesta l'avvenuto adempimento degli obblighi di versamento in esame resa ai sensi del DPR 28.12.2000 n. 445.

La suddetta dichiarazione sostitutiva deve indicare il

periodo nel quale l'IVA relativa alle fatture concernenti i lavori eseguiti è stata liquidata, specificando se dalla suddetta liquidazione è scaturito un versamento di imposta, ovvero se in relazione alle fatture oggetto del contratto è stato applicato il regime dell'"IVA per cassa" oppure la disciplina del *reverse charge*, indicare il periodo nel quale le ritenute fiscali sui redditi di lavoro dipendente sono state versate, mediante scomputo totale o parziale, riportare gli estremi del modello F24 con il quale i versamenti dell'IVA e delle ritenute non scomputate, totalmente o parzialmente, sono stati effettuati, contenere l'affermazione che l'IVA e le ritenute versate includono quelle riferibili al contratto di appalto/subappalto per il quale la dichiarazione viene resa. Si ricorda che il rilascio di dichiarazioni sostitutive mendaci può comportare responsabilità anche penali.



Dr. AURELIO PRISCO

## QUALITÀ TRASPORTI

È Assessor dei modelli per l'Eccellenza Aziendale (EFQM - PQI - INNOVAZIONE) e ha partecipato dal 1997 a tutte le edizioni nazionali dei premi. È Lead auditor abilitato dal Ministero dei Trasporti (delibera 16/07 del 30 maggio 2007) per la certificazione del sistema di qualità ai fini della sicurezza nel trasporto dei prodotti agroalimentari. Dal 2000 svolge l'attività di libero professionista nella consulenza operante nel campo dell'Organizzazione Aziendale e dei Sistemi di Gestione. È Lead auditor di un prestigioso ente di certificazione nei settori logistico e agroalimentare.

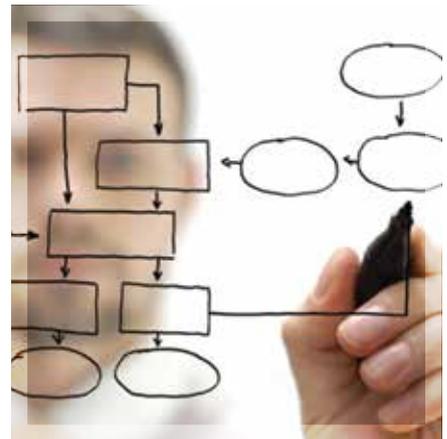
## L'IMPLEMENTAZIONE DI UN SISTEMA ORGANIZZATIVO

**D**a questo numero di TN inizieremo un "viaggio" nelle realtà organizzative, legate al mondo dell'autotrasporto e della logistica, che si sono dotate di un modello organizzativo per migliorare l'efficacia e l'efficienza dei processi aziendali.

Interpellare direttamente gli imprenditori, che ogni giorno "combattono" in un contesto economico a dir poco com-

plesso, può fornire una maggiore chiarezza sui reali motivi dello sviluppare un sistema di gestione per la Qualità: miglioramento dell'organizzazione interna, motivazione del personale e controllo dei costi interni.

Come punto di riferimento dei nostri lettori rimaniamo a vostra disposizione per avere chiarimenti su questa tematica strategica per il Sistema Paese.



**PARLA LA DR.SSA CARLA PISCITELLI, AMMINISTRATORE UNICO DELLA GSC TRASPORTI SRL, AZIENDA DI TRASPORTO MERCI SU STRADA SITA A NICHELINO, IN PROVINCIA DI TORINO.**

**L'AZIENDA, OPERATIVA DAL 2007, NASCE DA UN'ESPERIENZA NEL SETTORE MATURATA DAL 1990 E METTE IN CAMPO DUE GENERAZIONI DELLA FAMIGLIA PISCITELLI.**

**SONO A DISPOSIZIONE DEI CLIENTI DELLA GSC, 24 ORE SU 24, SETTE GIORNI SU SETTE, TRATTORI STRADALI, MOTRICI, SEMIRIMORCHI, FURGONI E VETTURE, CON RELATIVO AUTISTA, PER TRASPORTI LOCALI, NAZIONALI E INTERNAZIONALI.**

**GSC**  
trasporti

**L**a nostra azienda di trasporto merci ha ottenuto la certificazione per il Sistema di Gestione della Qualità presso l'Ente Bureau Veritas, superando il primo audit - la verifica ispettiva

sull'organizzazione aziendale volta a stabilire in quale misura i criteri di riferimento siano stati soddisfatti - lo scorso 27 febbraio.

Abbiamo scelto di costruire un Sistema

di Gestione Qualità, nell'assoluta convinzione che esso renda l'azienda organizzata e ordinata. Ed è risaputo che lavorare con ordine e organizzazione migliora il lavoro stesso.

In effetti, rispetto al passato, è accresciuta la qualità dei servizi che offriamo, proprio perché grazie ad un metodo rigoroso e alla buona programmazione, otteniamo risultati migliori.

In concreto, il Sistema di Gestione Qualità consente alla GSC Trasporti di seguire una precisa linea per ogni singolo reparto di attività.

Così, il sistema aziendale, ben definito e coordinato in tutte le sue parti, ne ha giovato in termini di efficienza.

Per tutte queste ragioni, consigliereerei di dotarsi di un Sistema di Gestione della Qualità a tutte quelle aziende di autotrasporto merci che vogliano migliorare l'organizzazione interna... e non ne conosco nessuna che non ne necessiti!



Carla Piscitelli con il marito e la figlia



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". È 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. Collabora con la Fondazione Studi Consulenti del Lavoro dal 2010 e alle riviste tecniche "Pianeta Lavoro e Tributi" e "Leggi di Lavoro".

## L'ASPI E IL NUOVO COSTO DEL LAVORO 2013

Con l'anno 2013 entra a regime la nuova ASpl - **assicurazione sociale per l'impiego** - che **va a sostituire la vecchia indennità di disoccupazione**. L'introduzione di tale nuovo strumento porta con sé alcune novità dal punto di vista del finanziamento da parte delle aziende che andranno a impattare sul costo del lavoro.

La scelta legislativa punta su un finanziamento tripartito; si parla, infatti, di un contributo applicato alla generalità dei rapporti di lavoro, un contributo addizionale per i soli rapporti di lavoro a tempo determinato e di un contributo specifico per le singole cessazioni di rapporti a tempo indeterminato.

Tale impostazione, che trova applicazione a decorrere dal 1° gennaio 2013, contiene peculiarità e molti dubbi applicativi a cui l'Inps ha cercato di dare risposta nel corso dei primi mesi di quest'anno.

Relativamente al **contributo generalizzato**, lo stesso **sarà pari a 1,61%**, come già previsto fino al 31.12.2012 per il finanziamento alla disoccupazione. Manterrà, inoltre, le misure compensative e le riduzioni contributive previste dall'art. 120 della Legge 388/2000, dal comma 361, art. 1 Legge 266/2005 e dall'art.8 del D.L. 203/2005. Il campo di applicazione viene, invece, esteso anche ai soci di cooperativa e agli apprendisti. Relativamente a tale ultima casistica si sottolinea che il contributo dell'1,61% è dovuto anche per quei lavoratori che soggiacciono all'agevolazione prevista dall'art. 22, c. 1, della Legge 183/2012 che prevede, per i soli datori di lavoro con alle proprie dipendenze massimo 9 addetti, uno sgravio contributivo del 100% nei primi tre anni di contratto, per i soli rapporti di apprendistato instaurati tra il 01.01.2012 e il 31.12.2016. Come chiarito dall'Inps, l'aumento della contribuzione previsto per gli apprendisti varrà anche con riferimento agli apprendisti mantenuti in servizio al termine del periodo formativo.

**Un'ulteriore contribuzione dell'1,4% è dovuta per i rapporti a tempo determinato.** Tale previsione non si applica per: lavoratori assunti in sostituzione di lavoratori assenti, lavoratori assunti per lo svolgimento di attività stagionali così come previsto dal D.P.R. 1525/1963 nonché, per il solo periodo 01.01.2013 - 31.12.2015 - da avvisi comuni o CCNL (contratti collettivi nazionali del lavoro) stipulati entro il 31.12.2011 da organizzazioni comparativamente più rappresentative, agli apprendisti, ai lavoratori dipendenti di pubbliche amministrazioni. Lo stesso, in caso di stabilizzazione, potrà essere restituito all'azienda. Nello specifico, in caso di trasformazione del rapporto si potranno recuperare gli ultimi sei mesi di versamento; in caso di riassunzione a tempo indeterminato entro il termine di sei mesi dalla cessazione, si dovranno detrarre dagli ultimi sei mesi di contributo addizionale del vecchio rapporto un numero di mensilità ragguagliato al periodo intercorso tra i due rapporti. Da ultimo è previsto **un contributo per i casi di interruzione di rapporti di lavoro a tempo indeterminato avvenuti a decorrere dal 1° gennaio 2013 per causali che, indipendentemente dal requisito**

**contributivo, darebbero diritto all'ASpl.** La misura del contributo è pari al 41% del massimale mensile per ASpl per ogni 12 mesi di anzianità aziendale, con un massimo di tre anni. Nelle casistiche per le quali scatta l'obbligo di contribuzione sono comprese anche le dimissioni per giusta causa e durante il periodo tutelato di maternità, le risoluzioni consensuali intervenute nell'ambito di procedure di conciliazione di cui all'art. 7 della L. 604/1966, le interruzioni dei rapporti di apprendistato diverse dalle dimissioni o dal recesso del lavoratore. In tale ultima casistica rientra anche il recesso del datore di lavoro a conclusione del periodo formativo. Recentemente l'Inps ha impartito le istruzioni operative per il calcolo del contributo in analisi: lo stesso è pari - per il 2013 - a € 483,80 per ogni 12 mesi di anzianità aziendale. Tale contributo dovrà essere riproporzionato in base agli effettivi mesi di anzianità aziendale, a tal proposito i mesi sono considerati interi se il rapporto è durato più di quindici giorni di calendario. La contribuzione per le singole cessazioni dovrà essere versata con i contributi del mese successivo a quello in cui è avvenuta la cessazione stessa: rapporto cessato in data 15.04.2013, contributo da versare con l'F24 scadente il 17.06.2013.

### ALCUNI ESEMPI CALIBRATI UTILIZZANDO IL CCNL TRASPORTO LOGISTICA

#### Esempio 1

Contributo per i rapporti a tempo determinato, lavoratore inquadrato 3° livello super, retribuzione € 1544,37.

Contribuzione mensile addizionale 1,4% pari a € 21,62.

Nel caso di assunzione di un lavoratore a tempo determinato per 12 mesi si ha un aggravio contributivo pari a € 302,68 (21,62 per 14 mensilità annue). Nel caso di trasformazione del rapporto a tempo indeterminato si potrà poi recuperare quanto dovuto in relazione agli ultimi sei mesi di rapporto a tempo determinato, teoricamente la metà di quanto versato, pari a € 151,34.

#### Esempio 2

Contributo per le cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato, lavoratore inquadrato 3° livello super, retribuzione € 1544,37.

Massimale necessario al calcolo del contributo: € 1180,00.

Anzianità aziendale pari a 2 anni e 6 mesi, contributo per la cessazione: € 483,80 x 2,5 = € 1209,50.


**Avv. GIORGIO PASETTI**
**L'OPINIONE**

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

## UNA VITA DALLA PADELLA ALLA BRACE - SECONDA PARTE

**S**uperò anche l'ansia dell'esito del successivo processo presso la Corte di Appello, che, dopo tre anni, si pronunciò conformemente a quanto era stato deciso con la prima sentenza del Tribunale.

Trovò un altro lavoro, sempre come conducente "padroncino"; ma poco dopo una nuova legge abolì le tariffe a forcella. Il suo amico commercialista gli spiegò che non vi era più la garanzia di quel minimo tariffario che a malapena copriva le spese, ma che consentiva un margine per sopperire alle necessità della famiglia che aveva costituito.

Il nuovo sistema di compensi assumeva in considerazione, sostanzialmente, voci di rimborsi delle spese del viaggio, e comunque era ormai noto che sul mercato del trasporto merci conto terzi operava chi era disposto ad accettare qualunque somma, pur di acquisire qualche carico, anche perché proveniva da paesi nei quali il costo della vita era inferiore.

Accade, in verità, anche in altri settori lavorativi. Ma nel trasporto merci il conducente autonomo è obbligato a far fronte, oltre a tutti gli oneri previsti a carico di un operatore non dipendente, anche le ingenti spese che consentano di garantire la continuativa giornaliera sicurezza viaria - e la sua - durante la conduzione e la circolazione del proprio veicolo, assumendo personalmente ogni responsabilità risarcitoria nei confronti di terzi.

Pensò che suo padre e suo nonno avevano potuto contare su un regolare stipendio mensile. Lui invece doveva cercare di arrangiarsi. Ogni tanto, negli anni, qualcuno promuoveva uno sciopero ed allora i giornali parlavano, per qualche giorno, di chi si trovava nelle sue stesse condizioni, contrapponendo le affermazioni di coloro che si lamentavano dicendo che così veniva bloccata la produzione nazionale.

Il commercialista gli ha riferito, per consolarlo e dargli qualche speranza, che il legislatore dovrebbe nuovamente approvare "un minimo". Non quello che ri-

sultava tenendo conto delle dettagliate voci che erano state proprie delle tariffe a forcella, ma che, almeno consentiva un compenso che veniva calcolato con precisi criteri, si da lasciare un margine per le spese familiari. Oggi doveva dichiararsi disponibile - per necessità - a viaggiare accettando qualunque condizione gli venisse offerta.

Era previsto che, in tempi non preventivabili, i giudici si sarebbero pronunciati in merito alla legittimità della nuova metodica per la determinazione dei corrispettivi, perché qualcuno aveva già eccepito, così come, in anni passati, nella vigenza del minimo delle tariffe a forcella, che il nuovo minimo era da considerarsi non conforme ai principi costituzionali, poiché, per alcuni, appariva non conforme al criterio della libertà di mercato. Ovvero, in altri termini: "o accetti, o sei fuori".

Ma gli appariva evidente che per garantire tale la sicurezza, nel corso dei viaggi di trasporto merci per la tutela degli utenti della strada, erano necessari esborsi ingenti, ed il legislatore avrebbe dovuto predisporre un sistema di norme che consentisse di percepire compensi adeguati.

Non sa ancora cosa i giudici, che non vivono l'esperienza quotidiana di condurre per ore lungo le strade nazionali un automezzo caricato con merci fino a 300 quintali, decideranno. Ma confida che comprenderanno cosa significhi assumersi, per legge, la responsabilità personale di salvaguardare vite umane nel corso della percorrenza annuale di decine di migliaia di chilometri e di portare integre a destinazione le merci af-

**TROVATE  
IL RACCONTO COMPLETO, DI  
CUI ABBIAMO PUBBLICATO  
LA PRIMA PARTE SULLO  
SCORSO NUMERO, SU  
[www.trasportnotizie.com](http://www.trasportnotizie.com)**

fidategli, anche di ingente valore, senza potersi avvalere di un idoneo potere contrattuale per percepire un corrispettivo che, come dispone la legge, dovrebbe consentire anche una accurata e continuativa manutenzione.

Rifletté che un vicino di casa, conducente un automezzo analogo al suo, era invece dipendente, faceva il suo stesso lavoro; ma non lo avevano mandato ad iscriversi alla Camera di Commercio come autotrasportatore artigiano; gli veniva garantito uno stipendio pari almeno all'importo obbligatorio del contratto nazionale ed al netto dei contributi, due mensilità aggiuntive, le ferie pagate, il trattamento di fine rapporto, senza essere responsabile della manutenzione del mezzo di trasporto.

Ripensò a suo nonno che riscaldava la casa bruciando nell'antico caminetto legna e carbone, a sua madre che friggeva in padella il pesce che suo padre portava a casa uscendo in barca nei giorni festivi. Anche loro avevano avuto uno stipendio mensile. Lui invece cercava di sopravvivere, arrangiandosi con il suo vecchio veicolo che sperava reggesse e che non lo tradisse mentre era in viaggio. Domani l'attendeva ancora la strada. Guardò sconsolato la brace che si consumava nel caminetto della casa di suo padre, pensando che la modesta pensione di artigiano sarebbe stata ancora lontana.



## Focus: qui Piemonte



### Un marzo nero sulle strade tra Italia e Francia Dal Frejus al Tenda, grandi disagi per i Tir

**N**on è stato un marzo felice per i collegamenti stradali tra il Piemonte e la Francia. I più

penalizzati sono stati i mezzi pesanti. Partiamo dalle difficoltà di transito per i Tir sul **valico**

**della Maddalena**, in Valle Stura. Alle ripetute chiusure dovute alle nevicate e ai pericoli connessi al disge-

lo - usuali per il periodo - si è sommata un'interdizione permanente alla circolazione sul versante francese. Tra il 12 marzo e il 2 aprile, infatti, il Conseil Général Alpes de Haute Provence ha imposto il divieto di transito ai veicoli con massa superiore alle 12 tonnellate sulla Route Départementale 900, la prosecuzione in territorio transalpino della Strada Statale 21 del Colle della Maddalena. Altra nota dolente, il **traforo del Frejus**. Nella giornata del 13 marzo, il tunnel è stato chiuso a causa di un guasto ad un Tir che ha sprigionato fumo dal vano motore. Fortunatamente non si sono registrati danni a persone o cose, soltanto molta paura per i viaggiatori in transito, poi fatti uscire dal traforo. Situazione altrettanto caotica più a sud, sulla "strada del mare" tra il Cuneese e la Valle Roja.

Il **colle di Tenda** è rimasto



## 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

completamente chiuso al traffico per 18 ore a causa di una frana verificatasi nella serata dell'11 marzo sul versante francese, ad un chilometro circa dall'imboccatura del tunnel.

Conseguentemente, con il traffico sulla Strada Statale 20 verso la frontiera blocca-

to sin da Limone Piemonte, gli automezzi sono stati costretti a deviare sulla A6 Torino-Savona o sulla Statale 28 del Colle di Nava.

Il valico alpino è poi tornato transitabile da tutte le categorie di veicoli, ma sotto la restrizione di un senso unico alternato.

Come se non bastasse, ulteriori stop sulla "strada del mare" sono stati disposti a Breil sur Roya per quattro notti consecutive, tra il 18 e il 21 marzo, al fine di consentire le operazioni di bonifica del lago.

Per finire, il 3 aprile sono partiti i lavori di manutenzione

della sede stradale sulla Statale 20 in provincia di Imperia.

È stato, infatti, istituito un senso unico alternato nel territorio comunale di Ventimiglia, che, al momento di andare in stampa, si prevede terminerà il prossimo 17 maggio.

## Focus: qui Liguria

### Autotrasporto ligure in crisi La Spezia maglia nera tra le province

Che il 2012 sia stato un anno di profonda recessione economica, con gravi risvolti per l'autotrasporto del nostro Paese, è cosa nota. Non tutti sanno, però, che **il settore del trasporto merci in Liguria ha subito una crisi peggiore che nel resto d'Italia.**

Il calo delle aziende liguri di autotrasporto, infatti, è stato pari al **3,54%** contro una media nazionale del 2,93%. 500 le imprese chiuse nel 2012 e un migliaio i posti di

lavoro persi.

Analizzando i dati provincia per provincia, scopriamo che nel **Genovese** il settore ha perso il 2,53% delle imprese, nel **Savonese** il 4,32% e nell'**Imperiese** il 4,62%. Il calo peggiore del settore si è registrato nello **Spezzino**, con un tonfo del 6,20%.

Le statistiche degli anni addietro mostrano che tra il 2007 e il 2010, mentre a livello nazionale l'andamento del trasporto merci su gomma ha subito un calo

dell'1%, la Liguria ha registrato un trend positivo, con un picco nel 2010 pari al +4,5%. Poi il crollo.

"Come più volte abbiamo già rimarcato - ha commentato Giancarlo Grasso, presidente di Confartigianato Liguria - la Liguria ha risentito della crisi in ritardo rispetto ad altre regioni, proprio per la natura stessa del proprio tessuto imprenditoriale, costituito da migliaia di piccole pertanto duttili aziende. Oggi pa-

ghiamo un conto più salato rispetto ad altri territori.

È indispensabile tenere conto dei flussi delle merci nel periodo pre-crisi per valutare la reale necessità di nuove infrastrutture di cui, riteniamo, la Liguria ha un forte bisogno in prospettiva di una ripresa economica che non ci colga impreparati e con gap ancora più incolmabili rispetto ad altre regioni o ai competitors esteri".

### Esami di guida in autostrada Le perplessità del consigliere regionale Piredda

“La decisione della Motorizzazione civile di Genova di rendere obbligatorio lo svolgimento di una prova pratica di guida per la patente in autostrada mette a serio rischio la sicurezza degli esaminati, degli istruttori e degli altri automobilisti. Pertanto riteniamo che sarebbe un atto di buon senso fare marcia indietro e rivedere

la nuova disposizione, entrata in vigore di recente”.

Parola di **Maruska Piredda**, consigliere regionale presso la Regione Liguria, che a fine marzo ha depositato un'interrogazione sugli esami in guida in autostrada, con cui ha chiesto alla Giunta regionale quali iniziative intenda intraprendere per **garantire la tutela della sicurezza nel-**

**lo svolgimento degli esami per il conseguimento della patente.**

L'interrogazione nasce dalle istanze di alcuni operatori delle autoscuole genovesi in merito all'introduzione di una prova pratica dell'esame di guida in autostrada.

Secondo quanto riferito da istruttori e titolari di scuola guida, la Motorizzazione civi-

le di Genova avrebbe applicato in maniera troppo letterale la Circolare n. 2190/08.03 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tale Circolare dispone che "la III fase della prova pratica va condotta, **se possibile** [il carattere in grassetto è nel testo originale] su strade al di fuori del centro abitato, su superstrade ed autostrade (o si-



mili), nonché sui diversi tipi di strada urbana (zone residenziali, zone con limiti di velocità fissati a 30 e 50 km/h, strade urbane a grande scorrimento), rappresentativi delle diverse difficoltà che il futuro conducente dovrà affrontare”.

Secondo Piredda, con ciò è evidente che non sia sancita l'obbligatorietà della prova pratica in tratti autostradali, affidata, invece, ad “una valutazione discrezionale, considerato lo stato dei luoghi”.

Da qui la richiesta di revocare lo svolgimento in autostrada della terza prova pratica dell'esame di guida. Alla base della rivendicazione del consigliere regionale, la constatazione che **il nodo autostradale di Genova è tra i più trafficati e pericolosi d'Italia, con un elevato flusso giornaliero di mezzi pesanti diretti in porto e una rilevante presenza di cantieri stradali che ne riducono le corsie.**

Se durante le lezioni di guida, l'istruttore può e deve avere un'azione preventiva, durante l'esame può avere esclusivamente un'azione correttiva, agendo sui comandi a seguito di un errore commesso dall'esaminato.

“Pertanto - conclude Piredda - mentre nello svolgimento delle normali lezioni di guida, anche in autostrada, la situazione presenta rischi che possono essere contenuti dall'istruttore, durante la prova pratica di esame il pericolo aumenta in modo rilevante. Basti pensare che la velocità media nel tratto autostradale genovese si aggira intorno agli 80 km/h: ciò che rende estremamente difficoltosa un'azione correttiva in sicurezza da parte dell'istruttore, che non pregiudichi la sicurezza sia dell'esaminando e dell'esaminatore, che di soggetti terzi che possono rimanere coinvolti”.



**AVETE NOTIZIE O EVENTI  
SUL VOSTRO TERRITORIO  
CHE VORRESTE SEGNALARCI?**

**COLLABORATE CON LA NOSTRA REDAZIONE!**

**PER CONTATTARCI:  
E-mail [info@dgconsulting.it](mailto:info@dgconsulting.it)  
Tel. 0171 41.28.16**

## SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



L'Agenzia Sandiano di Sanremo (IM) è a disposizione delle Associazioni e degli autotrasportatori per la soluzione delle problematiche del trasporto: iscrizioni e variazioni con o senza limiti presso l'Albo degli Autotrasportatori e l'Albo degli

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

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

**Tel. 0184.50.15.60 - Fax 0184.54.16.66**

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

## Focus: qui Sardegna



### Dispositivi automatici di antincendio in galleria Il primo d'Italia è in funzione a Cagliari

Il primo sistema antincendio automatico d'Italia sulla rete stradale è da poco in funzione in una galleria sarda.

L'impianto è installato nella **galleria Murtineddu sulla Strada Statale 125** "Orientale

Sarda", a Quartu Sant'Elena, in provincia di Cagliari.

Pietro Ciucci, Amministratore Unico dell'Anas, ha così spiegato il funzionamento del **sistema automatizzato di mitigazione e spegnimento incendi**: "La galleria

è attrezzata con una serie di ugelli comandati da valvole a diluvio che, in caso di incendio, erogano acqua e schiumogeno direttamente e tempestivamente sul focolaio confinandone l'estensione e riducendo al minimo lo svi-

luppo di potenza termica".

In caso di innalzamento della temperatura all'interno della galleria, rilevato da un cavo termosensibile, di fumi rilevati tramite videosorveglianza o di una concentrazione superiore alla soglia di gas inquinanti, il sistema antincendio si avvia in automatico. La galleria è poi dotata di idranti corredati di lancia, manichetta e attacchi di mandata, predisposti nelle apposite nicchie e piazzole a disposizione dei Vigili del Fuoco.

Il 20 febbraio scorso l'Anas ha effettuato un'esercitazione con cui ha testato con successo la funzionalità dell'innovativo sistema antincendio.



### Strada Statale 191 riapre al traffico Dopo mesi di disagi per gli autotrasportatori

Lavori che **da mesi** interessano la Strada Statale 131 Abbasanta-Nuoro hanno reso necessaria l'imposizione di un **divieto di transito ai mezzi pesanti** in entrambi i sensi di marcia, che ha generato gravi disagi per gli autotrasportatori.

Ricordiamo che la Statale 131 costituisce la principale arteria di collegamento fra il sud, il centro e il nord dell'isola.

Dunque, chiuderla dallo scorso novembre ai mezzi pesanti - con massa a pieno carico superiore a 3,5 ton-

nellate e larghezza superiore a 2,20 metri - nel tratto compreso tra i km 2,000 e 8,900, ha significato paralizzare il trasporto merci dalle aree industriali della Sardegna centrale verso Cagliari e Oristano.

Un **intervento tanto prolungato sull'arteria viaria più importante della Regione** ha penalizzato gli autotrasportatori, già provati dalla crisi economica in atto.

Infatti, il deflusso del traffico pesante su lunghi percorsi alternativi, con conseguente aumento dei costi di

esercizio, ha comportato un **pesante danno economico e organizzativo** alle imprese di autotrasporto.

Se ne è finalmente discusso lo scorso 28 marzo, durante il **vertice** convocato a Cagliari dall'Assessore regionale ai Lavori pubblici, Angela Nonnis, cui hanno preso parte Anas, Prefetture, Polizia stradale, Province di Oristano e di Nuoro, Confindustria e associazioni di categoria.

La riunione operativa ha condotto alla **riapertura** al traffico per i mezzi pesanti della Statale 131 nel tratto

da Nuoro ad Abbasanta. Una boccata di ossigeno per gli autotrasportatori sardi.

L'Anas ha, inoltre, assicurato che i lavori sulla SS 131 saranno ultimati **entro il prossimo ottobre**, quando è previsto il ritorno della situazione a regime.

Intanto, al momento di andare in stampa, restano in vigore alcune limitazioni alla circolazione. In particolare, fino al 28 aprile 2013 è chiusa la carreggiata destra (direzione Olbia) nel tratto compreso tra il km 4,000 e il km 8,900.

Ogni mese in tutta Italia il mensile più qualificato ...  
 con il nuovo, l'usato e unico nel suo genere  
 mezzi e attrezzature da lavoro in tutte le sue declinazioni.

Mensile di annunci fotografati e attuali - Editoriale Winner

# Veicoli Lavoro

segui su

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli  
[www.motoricampertrucks.com](http://www.motoricampertrucks.com)

**JUNGHEINRICH**  
 Machines. Ideas. Solutions.



Carrello elevatore  
 termico con  
 trasmissione idrostatica  
 modello VFO 540s-550s

800 368485

**OFFICINE BRENNERO**  
 045 8631276



Iveco AS 440S45  
 trattore  
 giugno 2011  
 cambio manuale  
 km. 170.000  
 trattative riservate

**STEFANELLI**  
 335 7385008



Iveco Stralis  
 AT190S31FR, 200  
 motore 310cv, euro  
 km. 100.000, pass  
 6300, furgonato  
 in lega leggera  
 dimensioni van  
 mt. 0,40 x 2,35  
 altezza mt. 2,70  
 trattative in sede

[www.stefanelli-spa](http://www.stefanelli-spa)

**Veicoli Lavoro**

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli  
[www.motoricampertrucks.com](http://www.motoricampertrucks.com)

**FRANCHI GRU**  
 COMMERCIALI



www.franchigru.it

Iveco Eurocargo  
 180E28K  
 2006, gru Fassi  
 F150A,24  
 cassone ribaltabile  
 trilaterale nuovo

0331 588811

**EURODIESEL**



045 8515411

MAN TGX 18.400  
 con semirimorchi  
 Andreoli, 20  
 manuale + intar  
 saro 5, km. 4000  
 garanzia 12

Per Info  
 348 2227717



Iveco Eurotrakker 11  
 4x4, 1997, km. 300  
 300cv, passo  
 portata utile  
 pannello 315/20  
 ribaltabile tr  
 mm. 4050 x 2400  
 immatricolato in  
 operatività/p

**Veicoli Lavoro**

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli  
[www.motoricampertrucks.com](http://www.motoricampertrucks.com)

**VERCOM**  
 VERONESE



telefono  
 0425 601933  
[www.vercomsrl.it](http://www.vercomsrl.it)

**W.LADURNER**



TRITURATORE VELOCE MZA 4800  
 per impianti di biomassa - compost  
 recupero cartongesso  
 info 335 8327945

**MIRANDOLA**  
 GRUPPO ISUZU DAF



DAF CF 85.480, 2006  
 euro 3, cambio manuale  
 16 marce, intarder  
 ADR, clima da fermo  
 km. 690.000, iniettori  
 nuovi, gommato  
 Michelin, cerchi  
 in lega - info in sede

**Canella Auto srl**  
 Mercedes-Benz



Fiat 682  
 solo per  
 collezionisti  
 trattativa  
 in sede

0384 672163

DAF CF 70.210, euro 3, euro 2,  
 nuovo cambio continuo mt. 3,12, 4x4, 160000  
 km. 160000, immatricolato in sede  
 PLI/PAI Tel. 0425 200000

Completato 2007 DAF,  
 euro 300K  
 euro 100K  
 euro 100K  
 euro 100K

Mercedes-Benz 2009 (2010), passo 3000, 2700 cc,  
 recuperatore di calore, euro  
 100000,00, immatricolato in sede  
 BRESCIA TEL. 030 4170000



editorialewinner ... al servizio di chi lavora.

- ✓ Magazzino con cristalli **specifici del vostro mezzo, sempre a disposizione e senza costi aggiuntivi**
- ✓ Servizio mobile a domicilio negli orari a voi più congeniali, **compreso sabato mattina!**
- ✓ Controllo **GRATUITO** cristalli prima del collaudo/revisione
- ✓ Per i clienti che **hanno la garanzia** cristalli i servizi **sono i medesimi**
- ✓ **Gestione sinistro e rimborso diretto** tra noi e l'assicurazione (a carico del cliente solo l'importo dell'Iva)
- ✓ **Garantiamo** il medesimo servizio in caso di fermo mezzo **in qualunque altra città italiana**



*Intervento eseguito presso il cliente.  
Nessuno spostamento del mezzo,  
spreco di tempo o denaro*



*Officina attrezzata con spazi idonei al ricovero e  
alla lavorazione sui mezzi con motrice rimorchio*



*Magazzino interno  
con vetri originali*



*Strumenti e attrezzature  
dedicati a questo tipo di  
lavorazione altamente  
specializzata e delicata*

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

**FOSSANO:** Via Torino, 42  
Tel. 0172.64.66.06

**MONDOVI:** Via Del Vecchio, 1  
Tel. 0174.55.14.31

**CUNEO:** Via Torino, 144 (Madonna dell'Olmo)  
Tel. 0171.41.10.59

**MANTA DI SALUZZO:** SS Laghi di Avigliana  
Tel. 0175.87.975