

Anno XVII - Numero 5/2015

No al trasporto in conto proprio! Innovative proposte al Move.App Expo

In primo piano



Iscrizione 2016 all'Albo autotrasporto: cosa serve sapere

pagina 4



RCA: addio al tagliando a bordo, ma resta l'obbligo del certificato

pagina 7



Formazione, investimenti, pedaggi: le ultime sui fondi pubblici

pagina 8



Regolarità dei vettori: verifiche online entro il 15 novembre

pagina 26



Proprietà autoveicoli: al via il certificato digitale

pagina 29



Dal territorio: focus Piemonte, Liguria, Friuli Venezia Giulia

pagina 36



TN 5/2015 • Anno XVII

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



Testata associata all'Unione
Stampa Periodica Italiana

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

In redazione

Francesca Vinai,
Fabrizio Civallero, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Giada Alloa, Davide Calvi, Ivan Catalano,
Giuliano Latuga, Eugenio Onori,
Lorenzo Pittaluga, Giorgio Pasetti,
Aurelio Prisco, Fabio Rubero,
Arianna Spessotto, Giancarlo Tavella

Amministrazione

Ilaria Ponzo, Marcella Farina

Redazione e pubblicità

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

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social

trasportonotizie.com

TN - Trasportonotizie

NotizieTN

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

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE** 29. **CONSULENTI**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°** 29. **Pratiche auto**
- 10. **NORME E ISTITUZIONI** 30. **Legale**
- 12. **L'INTERVISTA** 31. **Fisco**
- 17. **EVENTI** 33. **Qualità trasporti**
- 22. **SICUREZZA E REVISIONI** 34. **Legale**
- 24. **CAMION DA VETRINA** 35. **L'opinione**
- 25. **LA TUA VOCE** 36. **DAL TERRITORIO**
- 36. **Qui Piemonte**
- 37. **Qui Liguria**
- 38. **Qui Friuli Venezia Giulia**

EDITORIALE

Fabio Rubero



TUTTO VA BENE, MADAMA LA MARCHESA

Nei primi giorni del mese di novembre, le associazioni presenti al Comitato Centrale dell'Albo hanno incontrato (ancora una volta) il Governo rappresentato dal Sottosegretario Del Basso De Caro con l'obiettivo di affrontare (ancora una volta) le più scottanti questioni riguardanti il settore dell'autotrasporto. Ebbene, non può che fare piacere leggere la soddisfazione quasi unanimemente espressa dalle associazioni presenti all'incontro che, che ritengono che l'accordo trovato contenga le misure necessarie al rilancio del settore.

L'accordo verte, apprendiamo, principalmente sul fondo di garanzia per le PMI, su questioni ambientali come gli incentivi all'acquisto di ve-

coli Euro 6 e l'esclusione dei veicoli Euro 2 dai rimborsi delle accise sul gasolio, nonché sull'incentivo al trasporto intermodale attraverso i cosiddetti "Marebonus" e "Ferrobonus".

Provvedimenti ai quali non si può che evidentemente plaudere ma che, siamo sicuri siano, da soli, in grado di rilanciare davvero il settore dell'autotrasporto?

Speriamo di non essere, insomma, come quella Marchesa in vacanza di una vecchia canzone francese il cui servitore, non avendo il coraggio di dirle che il suo palazzo era andato a fuoco in seguito al suicidio del marito, la rassicurava con un tranquillizzante "Tout va très bien, madame la Marquise".



Francesca Vinai

Iscrizione 2016 all'Albo autotrasporto

Quote invariate e pagamento online

Le imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori di cose in conto terzi al **31 dicembre 2015** devono versare entro la stessa data la quota di iscrizione per il 2016.

Lo stabilisce la Delibera del Ministero dei trasporti pubblicata in Gazzetta Ufficiale lo scorso 31 ottobre.

Il versamento va effettuato in via telematica tramite il sistema di pagamento operativo sul **Portale dell'Automobilista** (www.ilportaledellautomobilista.it),

proprio come l'anno scorso.

Si può pagare tramite **carta di credito VISA, Mastercard, carta prepagata PostePay o PostePay Impresa, conto corrente BancoPosta online.**

Per quanto riguarda l'importo da versare, non si registrano variazioni rispetto agli ultimi tre anni. Come sempre, il contributo d'iscrizione si compone di tre parti.

La prima è la **quota fissa di 30 €**, che ciascuna impresa di autotrasporto di

merci deve versare, indipendentemente dalla dimensione numerica del suo parco mezzi o dal tonnellaggio dei veicoli di cui è titolare.

In aggiunta, ogni impresa che opera con più di un veicolo deve versare **una quota variabile in relazione alla dimensione numerica del proprio parco veicolare.** L'esatto importo è indicato nella tabella sottostante.

Infine, l'impresa deve versare **un'ulteriore quota per ogni suo eventuale vei-**



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



Volvo Truck Center

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

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

Strada Ronco, 19
Tortona (AL)
Tel. 0131862618

Volvo Trucks. Driving Progress





SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

RC AUTO, SCADENZE DI FINE ANNO



La polizza assicurativa dei tuoi veicoli è in prossimità di scadenza?

Da oltre dieci anni, la nostra cooperativa ricerca quotidianamente le tariffe più competitive sul mercato fra **primarie compagnie assicurative**.

Possiamo così offrirti **condizioni molto vantaggiose**.

Contattaci per chiedere un **preventivo gratuito personalizzato**.

Non ti costa nulla e ti fa risparmiare!

ALCUNI DEGLI ALTRI NOSTRI SERVIZI

TESSERE
CARBURANTE



PAGAMENTO
PEDAGGI

PRENOTAZIONE
TRAGHETTI



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

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



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

colo di massa complessiva superiore a 6 tonnellate.

Nella tabella a fianco sono indicate le quote per capacità di carico. Una volta effettuato online il versamento del contributo totale, l'impresa dovrà **conservare prova dell'avvenuto pagamento**, utile in caso di accertamento.

Se l'impresa non paga la quota di iscrizione entro il prossimo 31 dicembre, rischia la **sospensione dall'Albo**.

In conclusione, nessuna novità rispetto alle iscrizioni 2015 all'Albo. C'è soltanto da augurarsi che non si verifichino anche quest'anno gli ormai soliti problemi di pagamento via Internet...

Numero veicoli	Importo
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva da 6,001 a 11,5 ton e per ogni trattore con peso rimorchiabile da 6,001 a 11,5 ton	5,16 €
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva da 11,501 a 26 ton e per ogni trattore con peso rimorchiabile da 11,501 a 26 ton	7,75 €
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva oltre 26 ton e per ogni trattore con peso rimorchiabile oltre 26 ton	10,33 €

Punti persi sulla patente di guida

Novità per i corsi di recupero

È entrato in vigore soltanto a fine settembre il Decreto del Ministero dei trasporti risalente al gennaio scorso, che introduce alcune novità in materia di recupero punti sulla patente.

Si tratta di modifiche ad un Decreto ministeriale del 2003, riguardante i corsi per il recupero dei punti della patente di guida.

Le modifiche, ora in vigore, sono state

introdotte per estendere la **disciplina del recupero dei punti anche ai titolari delle nuove categorie di patenti** introdotte dalla Direttiva comunitaria 2006/126/CE, ossia le categorie **AM, A2,**

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE



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

Partner di



It's easier to leaseplan

Tariffe di noleggio a breve
e lungo termine a condizioni
agevolate per i soci
Assotrasporti



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

B1, C1, C1E, D1 e D1E, che il Decreto del 2003 ancora non considerava.

A seguito della nuova modifica, sono previsti **due tipi di corsi per il recupero dei punti**:

- uno per i titolari di patenti AM, A1, A2, A, B1, B, BE;
- l'altro per i titolari di tutte le patenti di categoria superiore, ossia C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE e dei certificati di abilitazione professionale di tipo KA e KB.

Restano invariate le disposizioni sul contenuto e sullo svolgimento dei singoli corsi, previste dal Decreto del 2003. Rividiamole in dettaglio.

Il primo corso, per le patenti AM, A1, A2, A, B1, B, BE, è di **dodici ore** e consente di recuperare **sei punti**. Il secondo, per le patenti di categoria superiore, è di **diciotto ore** e consente di recuperare **nove punti**. Entrambi i corsi devono essere tenuti presso locali autorizzati e con insegnante autorizzato. Non sono ammessi corsi online o in videoconferenza.

Il **programma** del corso per il recupero di sei punti comprende le seguenti materie: segnaletica stradale, norme di comportamento sulla strada, cause degli incidenti stradali, stato psicofisico dei

conducenti, nozioni di responsabilità civile e penale, disposizioni sanzionatorie, elementi del veicolo rilevanti ai fini della sicurezza stradale.

Il programma del corso per il recupero di nove punti, in aggiunta alle materie dell'altro, comprende: responsabilità del trasporto pubblico di persone e responsabilità del trasporto pubblico di cose.

Non è consentito frequentare due corsi contemporaneamente.

Durante lo svolgimento del corso, le **assenze** sono consentite fino ad un terzo della sua durata: al massimo quattro ore

di assenza se il corso consente di recuperare sei punti, sei ore se il corso consente il recupero di nove punti. Chi resta assente per più ore dovrà ripetere l'intero corso.

Chi ha perso alcune ore di lezione, nel limite massimo consentito, dovrà recuperarle per intero, per poter ottenere l'**attestato finale di frequenza** del corso.

Il **reintegro dei punti** decorre dalla data di rilascio dell'attestato e sarà effettuato non appena il Centro elaborazione dati del Dipartimento ministeriale dei trasporti ne avrà ricevuto comunicazione.



RCA, addio al contrassegno sul parabrezza Ma resta l'obbligo del certificato di assicurazione a bordo

Dal **18 ottobre** non è più obbligatorio esporre sul parabrezza dei veicoli il contrassegno di assicurazione RC auto, con indicati numero di targa e data di scadenza della copertura.

È in atto, così, la **dematerializzazione del tagliando di assicurazione RCA**.

A rendere possibile tale innovazione, la costituzione di una **banca dati** presso il CED della Motorizzazione (il Centro elaborazione dati al Ministero dei trasporti), **contenente le informazioni sulla copertura assicurativa di ogni veicolo**, aggiornate in tempo reale dalle compagnie di assicurazione per il tramite di ANIA, l'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici.

Dunque, **le Forze dell'Ordine possono accertare la violazione degli obblighi RC auto**, verificando il numero di targa

di un certo veicolo nella suddetta banca dati elettronica, sia durante il **fermo del veicolo** lungo la strada sia attraverso i dispositivi elettronici di rilevamento a distanza (**autovelox, tutor, telepass e telecamere ZTL**).

La dematerializzazione, che rende superflua la presenza a bordo veicolo del contrassegno cartaceo, mira a contrastare il fenomeno molto diffuso della **contraffazione** dei tagliandi assicurativi: è molto più difficile sfuggire ai controlli se questi vengono svolti a livello informatico.

Per ora le compagnie continueranno a consegnare agli assicurati il classico contrassegno, senza obbligo di esposizione; più avanti consegneranno soltanto una copia del certificato di assicurazione.

Ma se non si dovrà più esporre il tagliando,

resta invece l'obbligo di tenere a bordo veicolo il certificato di assicurazione, da esibire in occasione di controlli su strada, pena l'applicazione delle sanzioni amministrative previste dall'art. 180 del Codice della strada.

“Una vera e propria contraddizione”, fa sapere **Assotrasporti**. Per questo il suo Presidente nazionale Secondo Sandiano, durante il convegno “Ottimizzare la catena dei trasporti in Italia” al Move. App Expo 2015, ha evidenziato la reale **assenza di semplificazione per il cittadino**, che se da un lato può evitare di apporre sul parabrezza il contrassegno, dall'altro è obbligato a ritirare presso la compagnia il certificato di assicurazione per conservarlo a bordo veicolo.

Da qui la richiesta all'On. Catalano, membro della IX Commissione trasporti alla Camera, di intervenire in merito.

Formazione, investimenti e pedaggi

Le ultime novità sui contributi pubblici all'autotrasporto

È stato posticipato dal 30 ottobre al **20 novembre** compreso il termine ultimo per presentare domanda di accesso ai fondi pubblici per la **formazione** nell'autotrasporto.

È stato anche prorogato di venti giorni il termine, originariamente fissato al 31

maggio 2016, per la conclusione delle attività formative finanziabili e quello, che era stato stabilito al 10 giugno 2016, per la trasmissione della documentazione concernente la rendicontazione dei costi sostenuti dagli Enti di formazione.

La proroga è stata decisa dal Ministero a seguito delle difficoltà, misurate dagli autotrasportatori, di finalizzare online la domanda di accesso ai fondi pubblici, per via dell'incompatibilità di alcuni tipi di firma digitale con la piattaforma telematica implementata dal Ministero.

Il **6 novembre** scade il termine di presentazione delle domande di accesso ai contributi per la riduzione compensata dei **pedaggi autostradali**.

Nessuna novità, invece, in merito agli **investimenti** nell'autotrasporto: è uscito il Decreto ministeriale che stanziava i fondi e definisce le modalità di erogazione dei 15 milioni di euro previsti, ma non è ancora entrato in vigore, né sono stati stabiliti i termini di presentazione delle domande di accesso ai contributi.

Trovate nella pagina a fianco maggiori dettagli circa i singoli contributi.



SACED
ambiente & energia

carte
carburante

carte
prepagate

buoni
car wash*



sconti riservati a tutti i soci Assotrasporti

Via Santuario 18/C, Boves (CN)
S.P. 661 km 59+352, Murazzano (CN)
Via Firenze 31 - S.P. 31 km 0+536, Feisoglio (CN)
Fraz. Gamellona 10, Sale San Giovanni (CN)
Via Valle Grana 16, San Rocco Bernezzo (CN)

dalla parte
dell'ecologia

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

www.saced.com

FONDI ALLA FORMAZIONE PROFESSIONALE

Le imprese di trasporto merci per conto terzi possono utilizzare i **10 milioni di euro** destinati nel 2015 alla formazione nell'autotrasporto, per professionalizzare il proprio organico, fino ad un massimo di 150.000 euro ad azienda.

Come accadeva gli anni scorsi, sono **esclusi dalle iniziative formative finanziabili i corsi per l'accesso alla professione** di autotrasportatore e per l'acquisizione o il rinnovo di titoli richiesti obbligatoriamente per l'esercizio di una determinata attività di autotrasporto.

I corsi formativi - per acquisire competenze di **gestione d'impresa**, per promuovere lo **sviluppo della competitività** o l'**innalzamento del livello di sicurezza stradale e sul lavoro** - dovranno essere avviati a partire dal 1° dicembre 2015. Maggiori dettagli su trasportonotizie.com



CONTRIBUTI PER GLI INVESTIMENTI

15 milioni di euro finanziano nel 2015 gli investimenti degli autotrasportatori in **veicoli meno inquinanti** e in **soluzioni intermodali**:

- acquisto, anche mediante locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica per il trasporto merci (da 3,5 a 7 ton oppure pari o superiori a 16 ton) a trazione alternativa a metano CNG e gas naturale liquefatto LNG;
- acquisto, anche mediante locazione finanziaria, di semirimorchi nuovi di fabbrica per il trasporto combinato ferroviario e marittimo, dotati di almeno un dispositivo innovativo che ne incrementi l'efficienza energetica;
- acquisizione, da parte di PMI, di container e casse mobili (unità di carico intermodale) compatibili con tutte le tipologie di mezzi di trasporto.

Gli investimenti dovranno essere avviati dopo la pubblicazione del Decreto ministeriale in G.U. - che attendiamo - ed ultimati **entro il 31 marzo 2016**.

RIDUZIONE COMPENSATA DEI PEDAGGI

Quest'anno il Governo ha stanziato **120 milioni di euro** per il parziale rimborso dei pedaggi autostradali pagati dagli autotrasportatori di merci in conto terzi e proprio.

Il rimborso è valido per i **transiti autostradali effettuati nel 2014** con veicoli di classe **Euro 3, 4, 5 o superiore**.

Le percentuali massime di rimborso ottenibili, diverse per scaglione di fatturato annuo in pedaggi e gli indici di sconto legati alla classe Euro dei veicoli, sono invariati rispetto allo scorso anno.

Maggiori dettagli su trasportonotizie.com

Auris Impresa, nasce il Comitato trasporti

Auris Impresa, promossa da Auris onlus (Associazione Università Ricerca Innovazione Società) e dal network di imprese Valore Impresa, è un'associazione nata per favorire lo sviluppo tra le imprese di **processi di innovazione e crescita della competitività**. Per questo costituisce Comitati di studio e ricerca in diversi settori.

Tra questi, il **Comitato trasporto e logistica**, composto da imprenditori attivi nel settore e coordinato da Secondo Sandiano, già Presidente Assotrasporti, Fabio Amici, dirigente Assotrasporti e Presidente Consorzio Logistica e RAEE, Gaetano La Legname, manager di rete, Aurelio Prisco, amministratore I&P scarl, e Gabriella Tomasi, amministratore DGConsulting.

CQC, riconoscimento reciproco UE-Svizzera

Italia e Svizzera riconoscono reciprocamente i titoli che attestano l'avvenuta **qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti professionali**. L'ha precisato una circolare del nostro Mini-

stero dei trasporti.

La Confederazione svizzera applica norme equivalenti a quelle comunitarie (Direttiva 2003/59/CE) in materia di formazione dei conducenti professionali, sulla base di un

accordo stipulato con l'Unione europea sul trasporto di merci e passeggeri su strada e ferro. Ciò significa che **alle CQC rilasciate in Svizzera si applica lo stesso regime giuridico** previsto per i documenti

attestanti la qualificazione CQC rilasciati - ai sensi della Direttiva 2003/59/CE - dagli Stati dello Spazio economico europeo, ossia i Paesi membri dell'UE più Islanda, Norvegia e Liechtenstein.

Albo, nuove istruzioni per l'iscrizione

Nelle Province in cui manca la Motorizzazione civile

Sono in vigore da inizio ottobre nuove disposizioni per le imprese iscritte o che intendono iscriversi all'Albo nazionale degli autotrasportatori per conto di terzi in alcune Province.

Le norme - contenute in un Decreto ministeriale dello scorso 29 settembre - riguardano l'iscrizione all'Albo delle imprese di autotrasporto aventi sede nelle Province in cui non sono stati istituiti Uffici della Motorizzazione civile o loro sezioni.

Come noto, infatti, la gestione degli Albi provinciali degli autotrasportatori è passata, fra ritardi e ostacoli, dagli uffici delle Province a quelli della Motorizzazione civile (UMC).

Secondo quanto stabilito dal nuovo Decreto, **le funzioni connesse alla cura degli Albi provinciali** dell'autotrasporto di quelle province nel cui territorio non è stato istituito un UMC o una sua sezione, **fanno capo all'Ufficio della Motorizzazione civile o Sezione indicato nella tabella a destra.**

Alle **imprese** site nelle province indicate in tabella - MB, PO, FM, BT, OT, OG, VS, CI - che vengono **iscrit-**

te all'Albo degli autotrasportatori a partire dal 7 ottobre 2015, viene attribuita la sequenza alfanumerica di iscrizione all'Albo prevista per il corrispondente Ufficio della motorizzazione civile (o relativa Sezione) indicato in tabella.

Invece, le imprese con sede legale nelle province sopraindicate, **iscritte all'Albo autotrasporto in data anteriore**, mantengono, ai fini dell'individuazione relativa all'Albo, la sequenza alfanumerica di iscrizione che era già stata attribuita loro.

Provincia	Ufficio Motorizzazione Civile
Monza e Brianza (MB)	UMC di Milano
Prato (PO)	UMC di Firenze
Fermo (FM)	UMC di Ancona - Sezione di Ascoli Piceno
Barletta - Andria - Trani (BT)	UMC di Bari
Olbia - Tempio (OT)	UMC di Cagliari - Sezione di Sassari
Ogliastra (OG)	UMC di Cagliari - Sezione di Nuoro
Medio Campidano (VS)	UMC di Cagliari
Carbonia - Iglesias (CI)	UMC di Cagliari

Sistri, si temono nuovi costi (inutili) per le aziende

Nuova puntata della telenovela Sistri.

Ad ottobre il Ministro dell'ambiente Gian Luca Galletti, interpellato durante un *question time* al Senato, ha annunciato che il Ministero sta valutando la possibilità di richiedere un **contributo di iscrizione simbolico a chi aderirà volontariamente** al sistema telematico di tracciabilità dei rifiuti.

Il Ministro ha anche confermato che **nuove tecnologie sostituiranno le obsolete black box e chiavette USB**, accogliendo così la richie-

sta che **Assotrasporti** fece al Tavolo di monitoraggio Sistri già nel gennaio 2014. In quell'occasione l'associazione suggerì di sostituire le black box con i dispositivi di localizzazione satellitare già presenti a bordo veicolo, al fine di ridurre il numero delle costose apparecchiature sui camion.

Restano, però, le **incertezze legate ai costi e alle sanzioni** (per omissione di iscrizione e pagamento dei contributi relativi al Sistri), la cui applicabilità dovrebbe scattare il **1° gennaio 2016**.

Non manca molto alla fine dell'anno, ma tutto tace sulla **gara per la gestione del Sistri**, indetta nel giugno scorso da Consip SpA, per conto del Ministero dell'Ambiente, che dovrebbe designare entro fine 2015 il soggetto che subentrerà alla Selex.

Se la designazione del gestore del sistema e, conseguentemente, l'avvio di un "nuovo" sistema di controllo rifiuti, slitteranno con l'anno nuovo - cosa assai probabile - c'è da capire se le aziende soggette all'adesione al Sistri saranno comunque ob-

bligate a pagare contributo annuale ed eventuali sanzioni.

Il rischio è che ancora una volta, in presenza di un sistema non funzionante, le aziende debbano pagare per non avere alcun servizio.

Resteranno inascoltate le proteste della categoria e di molte associazioni, in primis Assotrasporti?

O il Governo accoglierà la richiesta di sospendere i costi relativi al Sistri fintantoché non entrerà a regime un sistema pienamente funzionante e funzionale?

Piattaforma logistica nazionale di UIRNet

La gestione dati passa al Ministero dei trasporti

Dallo scorso 1° ottobre la Piattaforma logistica nazionale (PLN), che l'organismo pubblico UIRNet è chiamata a realizzare, è trasferita dal Data center di Selex ES al Centro elaborazione dati del Ministero dei trasporti. Facciamo un passo indietro.

Nel **dicembre 2013** UIRNet ha avviato le procedure, a doppia gara, per assegnare la gestione della PLN: una prima gara per selezionare il "Promotore" incaricato di sviluppare il progetto e una seconda gara per scegliere il "Gestore" vero e proprio della piattaforma per un ventennio.

Ad aggiudicarsi la prima gara, conclusasi a **marzo 2015**, è stato un raggruppamento temporaneo di imprese costituito da Fai Service, cooperativa di servizi dell'associazione Fai, HP Enterprise Services Italia Srl e Vitrociset Spa.

Questo raggruppamento di imprese, in quanto soggetto Promotore, gode di

un diritto di prelazione nella futura gestione della Piattaforma logistica. Il che significa che molto probabilmente sarà assegnato alle stesse società il ruolo di Gestore della PLN.

Da qui l'insorgere delle **polemiche, sia nel mondo politico che in quello associativo**, evidenziate sullo scorso numero di TN Trasportnotizie: i vincitori dell'appalto, pur essendo soggetti di natura privata, si troveranno a gestire dati molto sensibili, nell'interesse pubblico. In particolare, assegnare la gestione della PLN a Fai Service, emanazione di un'associazione di autotrasportatori, genererebbe un conflitto di interessi definito inaccettabile da più parti.

La novità è che il **1° ottobre 2015** si è realizzata la migrazione della PLN sul cloud del Ministero, ossia la piattaforma è passata **dal Centro dati di Selex ES a quello del Ministero dei trasporti**, ora incaricato di gestire il flusso di dati

sensibili della piattaforma.

"Si conclude così - si legge in una nota di UIRNet - la prima fase di sviluppo e testing delle funzionalità di base della PLN e si avvia la fase di messa in produzione della Piattaforma, supportata nell'operatività da una Sala di controllo centrale in fase di sviluppo presso il MIT, dalla quale si arriveranno a gestire circa un milione di mezzi contemporaneamente".

Quali sono le prospettive di sviluppo della Piattaforma logistica nazionale?

Le ha illustrate il **Presidente di UIRNet** al convegno interno a **Move.App Expo**, di cui trovate tutti i dettagli a pagina 17.



RIPARAZIONI DI QUALITÀ E TEMPESTIVITÀ

- 🌸 Verniciatura con garanzia a vita
- 🌸 Raddrizzatura garantita di mezzi incidentati
- 🌸 Sostituzione e riparazione cristalli
- 🌸 Leva bolli per ripristino auto grandinate e per raddrizzature senza verniciatura
- 🌸 Misurazione scocche e telai
- 🌸 Riparazione caravan, camper e mezzi speciali
- 🌸 Lavorazioni in vetroresina
- 🌸 Riparazioni di lieve importanza in giornata

Convenzioni con le maggiori **COMPAGNIE ASSICURATIVE**
e condizioni riservate ai soci **ASSOTRASPORTI**

Sede Via E. Negri Di Sanfront, 14 - 12100 Madonna dell'Olmo, Cuneo **Orari** Lun - Ven: 8-12, 14-19 e Sab: 8-12
Web www.lagrandacuneo.it **Tel e fax** 0171.412263 **Email** carrozzeria@fincragroup.com

Accorpamento di PRA e Motorizzazione On. Spessotto: "Una riforma necessaria!"

Pubblichiamo di seguito il contributo che ci ha inviato l'**On. Arianna Spessotto**, membro della IX Commissione ai trasporti alla Camera.

La Deputata porta alla nostra attenzione un tema di grande rilevanza, la riforma che dovrebbe portare alla **fusione di PRA**

e **Motorizzazione**, o almeno dei rispettivi archivi.

Una **riforma non più rinviabile**, per superare l'anomalia, tutta italiana, fondata sulla coesistenza di due diversi enti chiamati a svolgere analoghe funzioni di raccolta e controllo delle informazioni in materia di circolazione dei veicoli.

Forse non tutti sanno che l'Italia è l'unico Paese al mondo in cui vige un assai curioso sistema di gestione dei dati degli autoveicoli, basato sull'esistenza di due registri telematici differenti ma del tutto analoghi per funzionalità: l'**Archivio nazionale dei veicoli** (ANV), che fa capo alla Motorizzazione, e il **Pubblico registro automobilistico** (PRA), gestito dall'ACI.

Un doppione di procedure, di strutture e soprattutto di costi, rimasto fino ad oggi intoccabile, nonostante le evidenti criticità insite nel sistema di doppia registrazione attualmente vigente.

Mentre i dati contenuti nell'Archivio nazionale, gestito dallo Stato, rappresentano l'unica fonte informativa ufficiale per le forze di polizia nazionali (e dell'intero territorio comunitario), le informazioni contenute nel PRA, riportando dati relativi alla trascrizione della proprietà, costituiscono, di fatto, un sottoinsieme di quelli già contenuti nell'Archivio della Motorizzazione.

La conseguenza di questo sistema è che, ai fini della circolazione su strada, sia i veicoli soggetti a trascrizione nel Pubblico registro automobilistico, sia quelli esenti da tale regime, sono co-

munque tenuti all'iscrizione nell'Archivio nazionale dei veicoli.

Ciò significa che per ogni singola operazione inerente, per esempio, l'immatricolazione di un'auto o la rottamazione, **il cittadino-automobilista deve interfacciarsi con entrambi gli enti e pagare due volte i diritti di motorizzazione, sia al Ministero sia al PRA.**

A questi due distinti registri gestiti da Motorizzazione e ACI, si affiancano inoltre due documenti, entrambi obbligatori per ogni singolo veicolo in circolazione: stiamo parlando della **Carta di circolazione, rilasciata dalla Motorizzazione**, e del **Certificato di proprietà, rilasciato dall'ACI** in occasione della immatricolazione o del trasferimento di proprietà del veicolo.

In termini di costi per l'utenza, è sufficiente ricordare che per un Certificato di proprietà il cittadino si trova a pagare oggi 27 euro, oltre ai 9 euro richiesti per la Carta di circolazione.

Mentre la Carta di circolazione costituisce l'unico documento necessario ai fini della legittimazione alla circolazione, nazionale ed internazionale, e dell'esportazione e re-immatricolazione all'estero, il certificato di proprietà non è un

documento utile per la circolazione del veicolo, dal momento che viene utilizzato soltanto in caso di vendita o cancellazione del veicolo dalla circolazione e non possiede valore probatorio assoluto.

È di tutta evidenza come le criticità sopra descritte richiedano, con urgenza, **un ripensamento complessivo del funzionamento di tale sistema**, unico nel panorama europeo ed extraeuropeo, da cui deriva questo insostenibile raddoppiamento di procedure, strutture e costi per l'utenza.

Come ha fatto notare di recente l'ex Commissario straordinario per la revisione della spesa pubblica Carlo Cottarelli, **l'unificazione degli archivi telematici ANV e PRA presso il Ministero**, produrrebbe a tariffe invariate, un immediato nuovo introito per lo Stato pari a circa 190 milioni di euro all'anno.

Un risparmio che, anche depurato dai costi di gestione rinvenienti dall'attribuzione di nuove funzioni alle strutture centrali e periferiche del Ministero, genererebbe comunque un saldo di bilancio di gran lunga positivo rispetto alla situazione attuale.

Fino ad oggi i tentativi di riforma, nel senso dell'accorpamento tra ACI e Motorizzazione sono tutti falliti, in assenza di una reale volontà politica, da parte della maggioranza di Governo, che spingesse per un effettivo superamento dell'attuale assetto normativo.

Il Movimento Cinque Stelle da anni sta portando avanti una vera e propria battaglia in Parlamento per arrivare all'unificazione dei due registri e alla promozione di **un unico documento di circolazione**, scontrandosi con gli interessi forti di chi non vuole cedere parte delle proprie prerogative.

Stiamo inoltre lavorando ad una proposta di legge che vada nella direzione di una semplificazione amministrativa e



di riduzione di inutili costi per la comunità, proposta che a breve verrà caricata sul portale del M5S "lex" per raccogliere suggerimenti e commenti da parte dei cittadini. L'esigenza di superare al

più presto tale anomalia, tutta italiana, fondata sulla coesistenza di due enti distinti che svolgono entrambi funzioni di raccolta e di controllo delle informazioni in materia di circolazione, non è più pro-

crastinabile ed è giustificata da evidenti ragioni di razionalizzazione del sistema, oltre che di conseguimento di immediati risparmi di spesa a favore degli utenti e della pubblica amministrazione.

Sharing anche per l'autotrasporto? Prospettive del trasporto condiviso di cose da parte di privati

Sempre più spesso si parla di "sharing" (condivisione) in molti ambiti dell'economia, trasporti inclusi. Non ci riferiamo soltanto all'ormai diffusa condivisione di veicoli per spostarsi in città: stanno anche prendendo piede servi-

zi di trasporto in condivisione di merci da parte di privati. L'On. **Ivan Catalano**, della IX Commissione trasporti alla Camera, ci illustra i **benefici** e i **rischi di concorrenza sleale** dello sharing nell'autotrasporto.

La rapida diffusione di dispositivi elettronici personali, connessi a Internet e dotati di localizzatori gps, e la parallela espansione di Internet, sia dal punto di vista dell'ampiezza di rete, sia della capacità complessiva, stanno determinando un vero e proprio cambio di paradigma delle modalità di incontro tra domanda e offerta di numerosi servizi, dal trasporto di persone (professionale, come *Uber*, o in forma di carpooling, come *BlaBlaCar*) all'affitto di immobili (*Airbnb*).

Da poco **hanno fatto ingresso sul mercato italiano anche servizi di transport sharing di cose**. Una startup dal nome *Icarry*, recentemente formata da un gruppo di giovanissimi italiani, si propone di mettere in contatto l'offerta e la domanda di trasporto di beni. Nell'incontro con i soci, abbiamo potuto positivamente constatare la loro intenzione di muoversi nella legalità e di impegnarsi per prevenire possibili abusi.

Ma non è l'unica società attiva. Ci risulta l'esistenza di diversi competitor fra i quali *boxshare*, *s24* (che crediamo collegato a *Supermercato24*), *TocTocBox*, *Cango* e *Moovenda*. Da ultimo, secondo notizie che si ripetono da tempo, anche giganti quali *Uber* e forse *Amazon* sembrano intenzionati a utilizzare sistemi di questo tipo per trasportare beni in Italia.

Questa forma di trasporto decentrato e condiviso pone questioni simili a quelle che discendono dalla diffusione del carpooling. In particolare, diventa fondamentale trovare un criterio di di-

scrimine tra uso lecito delle potenzialità consentite dalle nuove tecnologie e usi che invece si risolvono in abusivismo e concorrenza sleale.

Per il carpooling, io e la mia segreteria riteniamo, in linea con le argomentazioni già fatte proprie dalla Corte di Cassazione francese e recentemente ribadite

CAR SHARING E CAR POOLING, COSA SONO?

Il **car sharing**, popolare nelle nostre più grandi città, è un servizio di mobilità intelligente per utilizzare vetture senza doverle possedere.

In sostanza, si noleggia a tempo un'auto, direttamente o dietro prenotazione, prelevandola da uno dei parcheggi adibiti, e se ne paga soltanto l'utilizzo effettivo, calcolato in base al tempo e ai chilometri percorsi, senza doverne sostenere le spese di acquisto, assicurazione, bollo, carburante e manutenzione. Terminato il noleggio in una delle aree riservate, l'auto sarà pronta per essere utilizzata da altri.

Il **car pooling** consiste, invece, nella condivisione di vetture private per spostarsi insieme ad altri, risparmiando così sui costi del trasporto.

Chi è alla ricerca di un passaggio cerca online le offerte esistenti sulla tratta interessata e prenota il viaggio condiviso. In tal modo, il conducente che ha pubblicato l'offerta, mette a disposizione il proprio veicolo e i passeggeri contribuiscono, con una somma di denaro preventivamente concordata, a coprire una parte dei costi sostenuti dall'autista.



dalla Corte Costituzionale transalpina, che il discrimine sia costituito dalla natura del versamento di denaro che accompagna il servizio.

Se esso si ferma a un rimborso spese, il trasporto è lecito e inquadrabile come "trasporto di cortesia", se invece è maggiore costituisce una remunerazione, e quindi si è in presenza di un vero e proprio servizio, nonché contratto, di trasporto.

Se vi è un servizio di trasporto vero e proprio, i conducenti e i gestori devono sottostare a tutte le relative norme del Codice della strada - in particolare quanto a omologazione dei veicoli - e delle Leggi speciali in materia.

In un senso simile si è orientata anche la prima giurisprudenza nazionale (la nota ordinanza del Tribunale di Milano su UberPop), che ha fatto proprio come criterio di discrimine l'esistenza o meno di un interesse proprio o meno del conducente a compiere il tragitto. Riteniamo che il criterio debba essere correttamente interpretato nel senso di "interesse prevalente".

Dovrebbero infatti ritenersi ammissibili piccole variazioni di tragitto rispetto a quello seguito, in assenza di pooling, dal conducente, ma alla condizione che tali variazioni non siano di tale entità da rendere del tutto secondario l'interesse del conducente al compimento del complessivo tragitto.

D'altra parte, anche questo criterio conduce a una valutazione di liceità che - come dimostra la stessa ordinanza citata - non può prescindere dalla verifica della natura, di rimborso spese o di vera e propria remunerazione, dell'eventuale dazione di denaro.



Considerazioni logico-giuridiche mi suggeriscono che anche la questione della liceità del trasporto condiviso di cose possa essere risolta nei medesimi termini.

È socialmente positivo che dei conducenti privati, per tragitti già previsti, carichino dei beni sui propri veicoli così ottimizzandone l'efficienza di carico. In tal modo, **si riduce il numero complessivo di veicoli circolanti a parità di domanda di trasporto.**

Al contrario, **se dei privati si improvvisano autotrasportatori e, senza averne una necessità propria - ma al fine di trarne un utile - iniziano a circolare per trasportare beni per conto di terzi**, il pregiudizio che ne trae la società è netto: aumentano, invece che diminuire, sia la congestione sia l'inquinamento e si genera **un'inaccettabile concorrenza sleale** verso gli autotrasportatori professionali, tenuti a numerosi adempimenti burocratici, fiscali e di sicurezza.

È quindi necessario vigilare per impedire che si sviluppino servizi di intermediazione con caratteristiche tali da favorire nuove forme di abusivismo. Lo svolgimento, anche solo occasionale, di

attività di trasporto di cose al fine di ottenere una remunerazione (superiore a un mero rimborso spese) non può prescindere dall'osservanza di tutte le norme di legge che disciplinano il settore del trasporto in conto terzi, a cominciare dall'iscrizione all'Albo.

Intendo continuare a seguire la questione, in continua collaborazione con gli attori istituzionali coinvolti, i soggetti del trasporto e i fornitori di servizi telematici di intermediazione.

In particolare, mi sono rivolto contestualmente all'Autorità di regolazione dei trasporti, all'Autorità garante della concorrenza e del mercato e all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni affinché, nei limiti delle loro competenze, valutino l'opportunità di adottare delle linee guida in materia.

Ritengo che le istituzioni debbano prevenire il verificarsi, in un settore come quello dell'autotrasporto conto terzi, di vicende come quella che ha fatto scontrare UberPop e taxi, alla luce della grave incidenza sul PIL derivante da blocchi anche limitati. **Mi auguro, in ogni caso, che il Parlamento riesca al più presto a legiferare sulla materia.**

VENDITA - ASSISTENZA - RICOSTRUZIONE PNEUMATICI



TUNINETTI

PNEUMATICI S.N.C.
di Tuninetti Oreste & C.

Via Circonvallazione 3, 12030 Casalgrasso (CN)
Tel: 011 97.56.65 - Fax: 011 97.55.942
tuninetti@cheapnet.it - C.F./P.I. 02213730043

A TUTTI GLI ASSOCIATI ASSOTRASPORTI:

- POSSIBILITÀ DI FINANZIAMENTI A TASSO ZERO
- SCONTO EXTRA 5% SUI NOSTRI PNEUMATICI RICOSTRUITI

Trasporto rifiuti in conto terzi e in conto proprio Novità per l'iscrizione all'Albo dei gestori ambientali

Diamo spazio al **Dott. Eugenio Onori, Presidente dell'Albo nazionale dei gestori ambientali** al Ministero dell'ambiente.

Il Presidente Onori ci illustra qui di seguito le misure introdotte

ad ottobre, che semplificano le procedure d'iscrizione all'Albo dei gestori ambientali.

Le novità interessano le aziende che trasportano rifiuti per conto di terzi e in conto proprio.

Con la delibera n. 2 del 16 settembre 2014, successivamente integrata con la delibera n. 3 del 15 ottobre 2015, sono state licenziate importanti misure volte a semplificare le procedure d'iscrizione, come previsto dall'articolo 8, comma 2, del DM 120/2014, il Regolamento dell'Albo nazionale dei gestori ambientali.

Detta disposizione regolamentare, infatti, dispone che, nel rispetto delle norme che disciplinano il trasporto di merci, le iscrizioni nelle categorie 4 e 5 consentono l'esercizio delle attività di cui alle categorie 2-bis e 3-bis a condizione che lo svolgimento di queste ultime attività non comporti variazioni della classe alla quale l'impresa è iscritta.

Lo stesso articolo affida al Comitato nazionale il compito di stabilire i criteri per l'applicazione di tale disposizione.

In sintesi, **con l'iscrizione in una sola categoria si potranno, a condizione che non vengano superati i limiti previsti dalla classe d'iscrizione, svolgere attività relative ad altre categorie** con la conseguenza di versare **un solo diritto annuale d'iscrizione e un solo diritto di segreteria**.

La delibera del Comitato nazionale, dunque, conclude il processo di semplificazione iniziato con l'articolo 212, comma 7, del D.Lgs 152/06, come modificato dal D.Lgs 205/2010, secondo il quale **risulta possibile con l'iscrizione per il trasporto dei rifiuti pericolosi trasportare anche rifiuti non pericolosi**.

Come è noto, l'iscrizione all'Albo nazionale gestori ambientali avviene nelle varie categorie, le quali individuano la specifica attività oggetto dell'iscrizione, e relative classi, le quali individuano la dimensione dell'attività.

Le **categorie riguardanti il trasporto dei rifiuti** previste dal Regolamento dell'Albo sono:

- **categoria 1:** raccolta e trasporto di rifiuti urbani;
- **categoria 2bis:** produttori iniziali di rifiuti non pericolosi che effettuano operazioni di raccolta e trasporto dei propri rifiuti, nonché produttori iniziali di rifiuti pericolosi che effettuano operazioni di raccolta e trasporto dei propri rifiuti pericolosi in quantità non eccedenti 30 chilogrammi o 30 litri al giorno di cui all'articolo 212,



comma 8, del D.Lgs 152/2006;

- **categoria 3bis:** distributori e installatori di apparecchiature elettriche ed elettroniche (AEE), nonché trasportatori di rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche che svolgono l'attività in nome dei distributori, per la gestione semplificata di tali rifiuti disciplinata dal DM 65/2010;
- **categoria 4:** raccolta e trasporto di rifiuti speciali non pericolosi;
- **categoria 5:** raccolta e trasporto di rifiuti speciali pericolosi;
- **categoria 6:** imprese che effettuano il solo esercizio dei trasporti transfrontalieri di rifiuti.

Tali categorie sono articolate in **classi**.

Le classi della categoria 1 sono individuate sulla base della popolazione complessivamente servita:

- superiore o uguale a 500.000 abitanti;
- inferiore a 500.000 abitanti e superiore o uguale a 100.000 abitanti;
- inferiore a 100.000 abitanti e superiore o uguale a 50.000 abitanti;
- inferiore a 50.000 abitanti e superiore o uguale a 20.000 abitanti;
- inferiore a 20.000 abitanti e superiore



o uguale a 5.000 abitanti;

- inferiore a 5.000 abitanti.

Le classi delle categorie dalla 4 alla 6 sono articolate sulla base della quantità annua dei rifiuti trasportata:

- quantità annua complessivamente gestita superiore o uguale a 200.000 tonnellate;
- superiore o uguale a 60.000 tonnellate e inferiore a 200.000 tonnellate;
- superiore o uguale a 15.000 tonnellate e inferiore a 60.000 tonnellate;
- superiore o uguale a 6.000 tonnellate e inferiore a 15.000 tonnellate;
- superiore o uguale a 3.000 tonnellate e inferiore a 6.000 tonnellate;
- inferiore a 3.000 tonnellate.

Per le categorie 2-bis e 3-bis (iscrizioni semplificate) non sono previste classi d'iscrizione.

Vediamo nel dettaglio i criteri stabiliti dal Comitato nazionale.

Relativamente alle imprese che sono iscritte o intendono iscriversi nella categoria 5 (raccolta e trasporto di rifiuti speciali pericolosi) la delibera distingue il caso dell'impresa autorizzata all'esercizio della professione di autotrasportatore per conto di terzi e munita di veicoli immatricolati ad uso di terzi

dal caso dell'impresa munita di veicoli ad uso proprio.

L'impresa autorizzata all'esercizio della professione di **autotrasportatore per conto di terzi** e munita di **veicoli immatricolati ad uso di terzi** potrà iscriversi nella **categoria 5** per trasportare, compatibilmente con le caratteristiche tecniche e gli eventuali vincoli autorizzativi dei veicoli, **oltre ai rifiuti speciali pericolosi prodotti da terzi** e ai rifiuti speciali pericolosi prodotti dall'impresa stessa come previsto dalla declaratoria della categoria 5, **anche i rifiuti speciali non pericolosi**, come già disposto dall'articolo 212, comma 7, del D.Lgs 152/2006.

Inoltre, in base al principio stabilito alla Corte di Cassazione e fatto proprio dal Comitato nazionale (Cass. Civ., Sez. II, n. 13725/2012 e circolare del Comitato nazionale 1463/2012), secondo cui l'impresa autorizzata all'esercizio della professione di autotrasportatore per conto di terzi può legittimamente effettuare trasporti in conto proprio senza richiedere ulteriori licenze, può essere iscritta per trasportare anche:

- **i rifiuti speciali non pericolosi dei quali l'impresa risulti essere nuovo**

produttore di cui alla categoria 4 o produttore iniziale di cui alla categoria 2-bis;

- **i rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi dei quali l'impresa fa commercio** o che richiede per trasporti funzionali all'impianto o agli impianti che costituiscono la sua attività economicamente prevalente. In questi casi è riportato nel provvedimento d'iscrizione o di variazione dell'iscrizione l'attività di commercio come comunicata al registro delle imprese o l'autorizzazione o l'iscrizione dell'impianto;
- i rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (**RAEE**) di cui alla categoria 3-bis.

Troverete la **seconda parte** sul prossimo numero di TN Trasportonotizie. Siete curiosi? L'articolo completo è già online su trasportonotizie.com

DGConsulting s.c.

consulenza globale



la tua azienda ha bisogno di consulenza?
sei un professionista desideroso di ampliare le tue competenze?

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

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



Sede operativa: Corso Soleri 3, 12100 Cuneo
Tel. 0171 412816 • Fax 0171 426964 • Email amministrazione@dgconsulting.it

Ultimo miglio: sì al retrofit elettrico, no al conto proprio

Proposte innovative al Move.App Expo

Retrofit elettrico per l'ultimo miglio e abolizione del conto proprio nel trasporto merci su gomma, queste le due principali proposte emerse lo scorso 13 ottobre nel corso della tavola rotonda *Ottimizzare la catena dei trasporti in Italia. Soluzioni vantaggiose e prospettive di sviluppo nel mercato europeo*, organizzata da **Asso-trasporti** con il **Centro Ricerca Trasporti dell'Università di Genova**.

Il convegno si è svolto nell'ambito dell'evento internazionale Move.App Expo (si veda il box sottostante).

Ogni anno la tavola rotonda, coordinata dal Presidente di Assotrasporti Secondo Sandiano, si configura come importante occasione di incontro e confronto, da cui emergono **proposte legislative e operative per il rilancio del settore**.

Lo scorso anno l'On. Ivan Catalano presentò in anteprima la sua proposta di legge sulla camera di compensazione dei trasporti, volta a ridurre i costi dell'autotrasporto grazie alla compensazione multilaterale, capace di generare un circolo virtuoso tale da aumentare la liquidità del settore.

Quest'anno è stata la volta del retrofit elettrico, proposto ancora una volta



dall'On. Catalano. In più, è arrivata da Assotrasporti la richiesta di abolire il trasporto in conto proprio.

Ancora l'**autotrasporto protagonista**, insomma, in una tavola rotonda dedicata all'intermodalità.

D'altra parte, come ha ben evidenziato l'**On. Brando Benifei**, europarlamentare, "un discorso sull'intermodalità - prioritario, ma ancora privo delle necessarie risorse a livello comunitario - non può prescindere da un quadro generale

sull'evoluzione delle diverse modalità di trasporto coinvolte".

Anche il **Presidente UIRNet Rodolfo De Dominicis** ha focalizzato l'attenzione sull'autotrasporto, in quanto anello debole, ma cruciale, nella catena logistica del nostro Paese. Per questo è l'autotrasportatore il principale cliente di UIRNet, il soggetto pubblico chiamato a realizzare la piattaforma telematica che gestirà la rete logistica nazionale, con l'obiettivo di incrementare l'efficienza

Il successo di Move.App Expo 2015



Move.App Expo è l'appuntamento annuale dedicato alle politiche per la **mobilità**, i **trasporti** e la **logistica** che da tre anni porta a **Milano** i più illustri operatori, esperti e rappresentanti istituzionali del settore.

Nell'edizione 2015, in scena al Museo nazionale della scienza e della tecnologia Leonardo Da Vinci, ha avuto particolare successo il **Weekend della Mobilità**, che ha contato ben 4.442 visitatori. Altri 4.251 i visitatori nei giorni seguenti e 87 i relatori di fama nazionale ed internazionale ai convegni e seminari in programma.

C'eravamo anche noi di **TN Trasportnotizie**, con i formatori **Driverpeople** e il loro simulatore di guida: (in)formazione e divertimento assicurati!



e la competitività del sistema trasportistico italiano.

La **piattaforma logistica nazionale** (PLN), assicura De Dominicis, contrasterà le inefficienze di sistema, graduandone i flussi e i servizi per abbreviare i tempi di attesa al carico e allo scarico merci e i ritorni a vuoto dei vettori.

Il **cronoprogramma operativo**? A giugno 2016 verrà assegnata la gestione ventennale della piattaforma.

Dopodiché sarà gratuita per i primi due anni di operatività, mentre dal terzo anno sarà a pagamento per i nodi di interscambio della rete (porti e interporti) e volontaria per i **vettori**, che **scegliranno se aderire al sistema, senza obbligo**, per non caricarli di ulteriori oneri.

Se pagheranno l'accesso al sistema, godranno di un "effetto telepass", che garantirà loro una maggior velocità nelle operazioni di carico e scarico.

Sulle **polemiche** sorte nelle ultime settimane circa l'incompatibilità di uno dei soggetti chiamati a gestire la piattaforma di UIRNet, De Dominicis ha dichiarato di essere in attesa di un parere al riguardo dell'Antitrust (motivo per cui anche il Ministero dei trasporti non ha dato risposta puntuale alle interrogazioni parlamentari dei Deputati Catalano e De Lorenzis dedicate a UIRNet).

De Dominicis ha assicurato che, se le problematiche legali del Presidente di una delle società che gestiranno la piattaforma dovessero persistere, saranno presi i provvedimenti conseguenti, compresa l'esclusione dell'azienda dalla gestione della PLN.

Quel che è certo, secondo De Dominicis, è che "UIRNet dovrà diventare una **piattaforma da mercato**: non può pensare di mantenersi con la fiscalità generale". Altra certezza, UIRNet si integrerà con una serie di **servizi esterni** alla piattaforma.

Per questo De Dominicis ha accolto con favore l'invito dell'On. Catalano, suggerito dal Presidente Assotrasporti, di abbinare piattaforma UIRNet e **camera di compensazione**, entrambe improntate ad efficienza e risparmio.

L'**On. Ivan Catalano**, come anticipato, ha poi illustrato la sua nuova proposta per la logistica distributiva in città: l'espansione in Italia della **riconversione elettrica dei veicoli circolanti**, mediante sostituzione del motore a combustione con un motore elettrico.

"Già oggi - ha precisato l'On. Catalano - è possibile operare artigianalmente una simile sostituzione, ma l'impossibilità di riomologare in Italia i veicoli retrofittati costringe i proprietari a trasferirli in altri

Paesi UE, dove esistono soggetti privati autorizzati a omologare tali veicoli, e riportarli poi in Italia".

Dal 2012 è prevista nel nostro Paese la possibilità di riquilibrare un veicolo a motore termico in elettrico, ma la normativa è così astratta da restare inattuabile. Soltanto nel febbraio scorso il Ministero dei trasporti ha predisposto l'atteso Decreto attuativo, contenente disposizioni più dettagliate.

"Attendiamo solo la pubblicazione del Decreto", ha dichiarato **Gaetano La Legname**, imprenditore del trasporto e assistente parlamentare dell'On. Catalano. A quel punto "crediamo di poter sviluppare **un mercato totalmente nuovo e all'avanguardia in Europa**, per il retrofit elettrico dei veicoli circolanti".

Fra le possibilità prospettate, la nascita di una rete di autoriparatori su tutto il territorio nazionale, specializzata per questa fattispecie veicolare, e l'avvio di una rete di distributori di carburanti per la ricarica dei mezzi elettrici.

Soprattutto, crescerà il mercato dei **veicoli a zero emissioni**, utilizzabili ad esempio **nella distribuzione delle merci nei centri urbani**: si darà così impulso all'autotrasporto merci in conto terzi, disincentivando il meno efficiente conto proprio, a cominciare dai viaggi dell'"ultimo miglio".

Sul punto, il moderatore **Secondo Sandiano** ha presentato la rivoluzionaria proposta Assotrasporti di **abolire il trasporto in conto proprio**, responsabile di inutili viaggi di ritorno a vuoto, dispendiosi e controproducenti, oltre che meno sicuri e professionali dei trasporti in conto terzi.

Sul tema del trasporto merci in città, è intervenuto il **Presidente del Consorzio Logistica e RAEE, Fabio Amici**, il quale ha tracciato una nuova, interessante prospettiva dell'ultimo miglio, da interpretare non solo come **consegna delle merci** al cliente finale in città, ma anche come **contestuale ritiro dell'usato**.

Tra i servizi che il suo Consorzio offre, vi



Il Presidente UIRNet De Dominicis (a sin.) e il Presidente Assotrasporti Sandiano

ASSOTRASPORTI

RILASCIÀ:

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



199.302013 • 348.8827231

info@assotrasporti.eu

è appunto quello di raccogliere rifiuti riutilizzabili, per ridare loro nuova vita. “Si pensi agli oli da cucina esausti, trasformabili in biodiesel”, ha ricordato Amici. Un'altra proposta di interesse per la logistica dell'ultimo miglio è giunta dall'**Amministratore delegato di I-Tel, Domenico Mezzapesa**.

Si tratta di Sm@rtAgorà, **piattaforma di comunicazione multicanale** già impiegata oggi in diversi ambiti, fra cui quello aeroportuale, dove consente di operare un monitoraggio circa l'arrivo, la presenza in tempo reale e la partenza di automezzi o aeromobili entro spazi predefiniti. Il tutto per una gestione automatizzata di traffico e parcheggi.

Una simile tecnologia potrebbe applicarsi anche alla logistica delle merci, allo scopo di **ottimizzare le operazioni di carico e scarico nei nodi di interscambio**.

Altri importanti spunti di riflessione per l'ottimizzazione della catena trasportistica giungono dalla **Caporedattrice di Logistica Management, Cecilia Biondi**, la quale porta all'attenzione della sala alcuni esempi di buona gestione logistica. A cominciare dall'**“Autostrada Viaggiante”** delle ferrovie austriache, che parte da Trieste: qui è l'intero veicolo a salire sul treno, non solo il carico, e gli autisti viaggiano insieme in carrozza letto.

Tuttavia, ricorda Biondi, le compagnie ferroviarie stanno puntando su soluzioni per il **trasporto del solo carico**: più efficiente, anche se più complesso e costoso per i vettori.

Ciò che Biondi propone è di dirigere diversamente i **contributi pubblici all'autotrasporto** in Italia, indirizzandoli ad



esempio sull'acquisto di veicoli adatti all'**intermodalità ferroviaria**.

Senza dubbio, un grande ostacolo al trasporto intermodale consiste nella mancanza di fondi comunitari dedicati. Come ha ricordato l'**On. Brando Benifei**, “permane un problema di **scarsità di risorse dedicate al trasporto combinato a livello di Unione europea** e dovremo verificare se il piano Juncker riuscirà a dare un impulso significativo agli investimenti in questo settore”.

Infine, un filone spesso emerso nella discussione è quello della sicurezza delle merci, degli operatori e dei cittadini.

Secondo **Giuliano Latuga, Direttore responsabile di IM - ISOMotori**, la sicurezza nella catena logistica delle merci è strettamente legata alle problematiche della **sicurezza stradale**.

Da qui la proposta di organizzare un Salone nazionale per promuovere la cultura della sicurezza stradale, coinvolgere il mondo istituzionale e raggiungere, entro il prossimo decennio, l'**obiettivo “Zero vittime” sulle nostre strade**.

Altri rischi alla sicurezza nel trasporto vengono dal **cabotaggio illegale**, contro cui punta il dito il **Presidente De Dominicis**: “Solo da Bari entrano 200.000 camion che circolano sul territorio italiano, pur non essendo in regola, a discapito dei nostri vettori in regola, completamente fuori mercato”.

Come confermato dal **Presidente Assotrasporti Sandiano**, si tratta di **camion fuori legge**, con pneumatici consumati, freni non funzionanti, mancate revisioni, assicurazioni inesistenti o con garanzie diverse da quelle richieste in Italia, che non vengono sottoposti ad alcun controllo.

Se anche, come annunciato da De Dominicis, con la piattaforma logistica nazionale operativa, i veicoli extra UE saranno dotati obbligatoriamente alla frontiera di uno strumento che ne consentirà la tracciabilità in Italia, i **controlli delle Forze dell'ordine** su questi mezzi saranno inutili, in assenza di norme stringenti anche per gli stranieri, armonizzate a livello comunitario.



Localizza i tuoi mezzi ovunque siano.

Controlla e Risparmia Con Wi-Tek Group.

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

a partire da 0,49€



Richiedi una prova gratuita per 30 Giorni senza impegno.

Wi-Tek
www.wi-tek.it

0172-1918222

www.wi-tek.it

info@wi-tek.it

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

TruckEmotion, test drive e formazione Motori rombanti all'Autodromo di Monza

Dal 25 al 27 settembre i motori sono stati protagonisti all'Autodromo nazionale di Monza. Nessun Gran Premio, questa volta: sono stati i "bisonti della strada" ad affollare il paddock lombardo.

L'Autodromo si è trasformato nel regno indiscusso dei truck e dei van per accogliere, per il quarto anno consecutivo, TruckEmotion & VanEmotion, la manifestazione nazionale dedicata ai **veicoli industriali e commerciali da lavoro e da trasporto**.

La manifestazione è ormai diventata punto di riferimento per il comparto e coinvolge autotrasportatori, fornitori, operatori, aziende di trasporto e logistica, flotte, Istituzioni, associazioni di categoria e numerosi appassionati.

Come da tradizione, **gli autotrasportatori hanno potuto provare direttamen-**



te in pista gli ultimi modelli di truck e van nel circuito più famoso d'Italia.

Opportunità che hanno colto davvero in tanti, con le prove dei mezzi pesanti nel circuito junior e quelle dei veicoli commerciali leggeri nel circuito della F1.

I mezzi da testare? Scania, Iveco, Daf, Renault Truck, Fiat Professional, Mercedes-Benz, Nissan, Opel, Peugeot, Volkswagen.

Non solo prove dinamiche di veicoli. Anche **gare di carrellisti, esposizione di veicoli, seminari** e meeting.

In più, l'edizione del 2015 di truckEmotion ha focalizzato l'attenzione sul **trasporto di qualità degli alimenti**, con

Food'n'Motion, dando il via - in concomitanza con Expo Milano 2015 - ad un percorso volto a regolamentare il trasporto sano dei cibi che arrivano sulle tavole dei consumatori.

Noi di **TN Trasportnotizie**, media partner dell'evento, vi abbiamo preso parte in una vasta area box, al fianco dei formatori di guida sicura **Driverpeople** e dell'associazione **Assotrasporti**, con cui abbiamo organizzato i test drive in pista con i trattori messi a disposizione da **Scania**. Trovate maggiori dettagli al riguardo a pagina 26.

In totale, al TruckEmotion si sono registrate oltre 11.000 presenze e quasi 3.000 prove su truck e van. Numeri importanti che confermano il successo della manifestazione e danno l'arrivederci all'edizione 2016.



European Truck Festival

Un weekend da “eroi su strada”

Nell'ultimo weekend dell'estate, il 19-20 settembre, è andato in scena all'Autoparco Brescia Est l'**evento raduno** European Truck Festival, giunto alla sua seconda edizione.

Camion in esposizione, aftermarket e servizi di settore, giochi, musica e approfondimenti. Un concentrato di eventi nell'evento, che ha richiamato **migliaia di spettatori e oltre 170 camion**, provenienti da tutta la penisola, oltre che da Francia, Polonia e Germania.

Un evento incentrato sul claim “Eroi su strada”, che riassume la filosofia del settore: il camionista non è solo un addetto, ma un uomo, il viaggio non è solo un trasferimento di merce, ma un'avventura, **la guida non è solo un lavoro, ma un vero e proprio stile di vita**.

Ricchissimo il programma, in un crescendo di **spettacoli** e divertimento. Sono stati particolarmente apprezzati i **giochi**: toro meccanico, palio dell'abbuffata, braccio di ferro e tiro alla fune. Grande interesse anche per il **Motor Live Show** di Giovanni Pilato, che ha visto lo stuntman lanciarsi in spettacolari evoluzioni in auto e poi in camion, su due ruote, derapate, drifting, incidenti controllati e parcheggi di precisione. Sul palco anche due importanti mo-



menti di incontro e approfondimento: una **tavola rotonda sulla sicurezza nell'autotrasporto** e un workshop dedicato al tuning.

Il convegno sulla sicurezza - cui ha preso parte anche un formatore di guida sicura Driverpeople, Michele Mastrosimone, in rappresentanza di Assotrasporti - ha portato i presenti a riflettere sul riconoscimento degli incidenti stradali come infortuni sul lavoro e sulla necessità di riconoscere la qualifica di “usurante” al mestiere dell'autotrasportatore.

Fra le testate nazionali accreditate all'evento, anche TN Trasportonotizie.



La logistica urbana è “intelligente” allo Smart Mobility World

La **smart logistics** e molti altri segmenti della mobilità intelligente si danno appuntamento a Smart Mobility World dal 28 al 30 ottobre all'**Autodromo di Monza**.

Il tempio indiscusso dell'automobile ospiterà l'edizione 2015 di SMW, la più grande manifestazione europea dedicata ai temi della mobilità smart collettiva ed individuale, dai **veicoli intelligenti, sicuri e sostenibili** alle infrastrutture che rendono il

traffico e il parcheggio sempre più fluido e accessibile.

La tre giorni di appuntamenti sbarca a Monza grazie ad un accordo di partnership tra gli organizzatori, ClickUtility Team e Innovability, e l'Autodromo, che con questa iniziativa rilancia il suo ruolo di punto di riferimento per l'innovazione a tutto tondo nella mobilità.

Alle scorse edizioni di Smart Mobility World sono state poste le basi a livello nazio-

nale e poi locale per lo sviluppo di **nuovi modelli di governance per la logistica urbana**.

Oggi siamo alla conclusione di questa fase, che vede da un lato delinearsi finalmente un piano normativo per la regolamentazione della filiera e dall'altro lato vede le buone pratiche derivanti dai progetti pilota finalmente in esercizio ed operative in alcune città metropolitane.

Ed è proprio in questo scena-

rio particolarmente sfidante che Smart Mobility World intende proporre ai decisori politici locali e centrali, alle parti sociali, ai propri associati, al mondo della ricerca, ai grandi player industriali e ai cittadini una visione del mercato distributivo nuova, presentando possibili soluzioni e misure che possano contribuire a disegnare una visione su cui incardinare lo sviluppo futuro delle nostre smart cities.

Sicurezza, controlli e omicidio stradale

Se n'è discusso al Meeting nazionale dei centri di revisione

a cura di Silvia Gironi, Redazione IM - ISOMotori

Al Meeting nazionale dei centri di revisione veicoli svoltosi a Genova lo scorso 26 settembre, si è molto parlato di sicurezza stradale, con particolare riferimento all'omicidio stradale.

Sul tema è intervenuto l'On. Riccardo Nencini, Viceministro alle infrastrutture e ai trasporti: il tema del **reato di omicidio stradale** è stato inserito nella discussione per la modifica di due articoli del codice penale, riguardanti l'abuso di alcool e l'eccesso di velocità fuori e dentro i centri abitati.

Il Viceministro ha anche annunciato che proporrà di nuovo alla Camera l'introduzione di reati riguardanti l'inversione di marcia, il passaggio con semaforo rosso, gli atti di pirateria ed il mancato soccorso.

Il Dr. Sgalla, Direttore centrale per la Polizia stradale, ferroviaria, delle comunicazioni e per i reparti speciali della Polizia di Stato, ha ricordato che **l'obiettivo fissato dall'Europa per il nostro Paese, da conseguire entro il 2020, è il raggiungimento di 2000 morti l'anno per incidenti stradali** (l'obiettivo della Svezia, entro il 2050, è il raggiungimento di 0 vittime).

Ha inoltre evidenziato come le morti di giovani sulle strade sia in forte decrescita (grazie evidentemente alle attività di formazione ed educazione), mentre è in aumento il numero dei soggetti più deboli vittime della strada (pedoni, ciclomotori, velocipedisti).

La proposta è ancora una volta quella di **aumentare i controlli "da remoto", a partire anche dalle revisioni**, dato che, tra l'altro, c'è scarsa disponibilità di personale per l'effettuazione di controlli fisici; controllare gli stranieri, anche comunitari, prevedere la confisca del veicolo in caso di infrazioni gravi e disporre controlli mirati alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

La Polizia ha messo a punto un protocollo in collaborazione con ANIA, l'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici, per testare il quale il Governo ha deciso di stanziare 800.000



euro a partire da gennaio 2016 allo scopo di estendere il campione di monitoraggio ad almeno 50 città.

Il Dr. Di Lecce, Procuratore generale della Repubblica di Genova, ha affermato che l'attuale piano normativo in materia di omicidio colposo "va bene così com'è"; **ciò che manca è una sanzione penale effettiva**. Si dice convinto che possa essere data una risposta dal punto di vista giudiziario nei limiti del procedimento penale (difficilmente la pena massima di 10 anni di reclusione può essere comminata, anche per effetto del bilanciamento dato da attenuanti e quant'altro). Le contravvenzioni al Codice della strada previste penalmente possono rendere a suo avviso la norma più efficace.

L'intervento dell'Arch. Vitelli, Direttore generale per la Motorizzazione al Ministero dei trasporti, ha riguardato essenzialmente le **iniziative da adottare in ambito di scuola guida**, ovvero la pratica di guida in condizioni particolari quali di notte o in autostrada, nonché la proposta di introduzione della scatola nera sulle vetture delle autoscuole per monitorare le lezioni e migliorarle.

Ancora, ha ribadito l'importanza della collaborazione tra Motorizzazioni, Carabinieri e Polizie locali. Poter disporre dei dati dell'avvenuta revisione in tempo reale è un fatto importante, in quanto il veicolo è certamente pre-

sente, i dati sono a disposizione di tutti, cosa che permetterà in tempi brevi l'auspicato "controllo da remoto" al fine di contrastare l'omessa revisione e l'elusione dell'assicurazione (incidenza attuale 10-12%).

Monica Giuliano, del Comitato Direttivo dell'Unione Province d'Italia (UPI), ricordando che le Province hanno ancora il controllo amministrativo rispetto alle autorizzazioni per l'apertura dei centri di revisione, e prendendo atto che le risorse finanziarie ed umane a disposizione delle stesse vanno riducendosi, ha proposto la possibilità di sganciare alcune funzioni e di mantenere e potenziare, invece, la funzione di controllo della manutenzione stradale, e di coinvolgimento delle realtà locali per collaborare a progetti di educazione stradale e civica nelle scuole.

L'Avv. Carlo Golda, docente a contratto di Diritto Internazionale dell'economia all'Università di Genova, ha auspicato un adeguamento dell'entità del **risarcimento dei danni alle vittime della strada**, per giungere ad un pieno risarcimento, in linea con quanto già avviene negli altri Paesi, oltre a più incisive azioni di repressione nei confronti di chi ha condotto censurabili alla guida, spostando l'attenzione dalla ricerca del colpevole alla tutela della vittima.

Stefano Baccarini, Dirigente della Divisione IV della Direzione generale della

Motorizzazione, ha ribadito l'importanza dell'accoglimento del **sistema MCTCnet2 quale strumento di conforto all'attività dei centri di revisione**, ricordando che già ora il certificato di revisione aderisce alla normativa, garantendo, attraverso l'acquisizione ed il riconoscimento della targa, la presenza del veicolo in officina e consentendo, tramite lo scambio dati per via telematica, l'aggiornamento in tempo reale, con un confronto immediato dei dati incrociati con quelli della Motorizzazione civile, incluso quelli relativi alla posizione assicurativa.

"MCTCnet2 è suscettibile di modifiche ed evoluzione" ha detto Baccharini, specificatamente rispetto ad alcune criticità emerse (quali, ad esempio, la prova fonometrica, o la necessità della riduzione dei tempi di posizionamento del centrafari), ed anche rispetto ai costruttori di attrezzature, che pure hanno una responsabilità nella riduzione dei tempi di esecuzione della revisione. Parlando

delle prove strumentali, Baccharini ha fatto riferimento all'"evoluzione che sta avvenendo nel mondo dell'autoveicolo: occorre adeguare gli strumenti in prospettiva informatica piuttosto che strumentale".

Secondo Antonella Grasso, Responsabile Nazionale CNA Autoriparazione, la lettura dell'applicazione del protocollo MCTCnet 2 in chiave di sicurezza stradale individua un obiettivo preciso, che è il **rispetto delle regole**. Rispetto delle regole che si traduce, in fase di revisione, in trasparenza, tracciabilità, veridicità, raccolta dati, controllo delle attrezzature, volto a sottrarre spazio di azione a chi vuole cercare scorciatoie. "MCTCnet2" ha detto Grasso "è un protocollo informatico, non è la soluzione di tutti i problemi, e non cambia l'art. 80 del Codice della strada, è uno strumento che va migliorato".

Il controllo deve essere attuato nei confronti dei centri di revisione, a cominciare dal rilascio delle autorizzazioni alla loro apertura; chi entra nel mercato deve essere in possesso dei requisiti richiesti.

L'importanza dei controlli sui veicoli rispetto alla sicurezza stradale è ormai evidente. Guardiamo, ad esempio, il **"Targasystem"**, strumento sanzionatorio che permette di verificare se la revisione è stata effettuata; altro

aspetto fondamentale è la centralizzazione dei dati relativi al ciclo di vita di ogni veicolo messi a sistema per la creazione di una banca dati che consenta un controllo incrociato in collaborazione con le Forze dell'Ordine.

È necessario inoltre contrastare quello che è stato definito "il mercatino degli sconti" rispetto alla tariffa per la revisione. E ancora, in merito all'applicazione della Direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, ha sottolineato il ruolo fondamentale che riveste la formazione, e l'importanza del principio della terzietà dell'ispettore R.T., ricordando che in tutti i paesi europei c'è separazione tra chi opera e chi controlla, ed il titolare del CRV non può essere anche R.T.

In chiusura, l'on. Michele Pompeo Meta, Presidente della IX Commissione trasporti alla Camera dei deputati, anche alla luce degli ultimi fatti relativi alle **emissioni diesel**, ha affermato che "occorre riscrivere un patto che metta da parte furbizie ed approcci che portano al collasso". Ha confermato che entro il mese di ottobre si avrà la legge sull'omicidio stradale, che porterà il suo nome, un provvedimento che vedrà l'introduzione di pene in caso di omicidio colposo (ergastolo patente e pene accessorie).



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

Via E. Mattei 48/E, 40138 Bologna

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






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

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

Camion storici, che passione!

Ce ne parla il Presidente del Circolo Italiano Camion

Il Presidente del **Circolo Italiano Camion Storici, Fabrizio Colella**, ci dedica un'intervista sulla sua passione e sulle attività del Circolo che presiede.

Lo intervistiamo mentre si trova presso un'officina meccanica, in attesa che riparino uno dei mezzi storici dell'associazione.

1. Presidente, com'è nata la sua passione per i camion storici?

Tempo fa ho trovato dei miei quaderni della scuola elementare: avevo sei anni e già disegnavo autocarri con il musone a tre assi, centinati, e anche frontali e calandre dei Fiat, i 642 (quelli con il baffo per intenderci...). Poi, quand'ero studente, andavo con gli elettricisti di mio padre, che aveva una ditta di elettrodomestici e impianti elettrici, a fare le consegne, salendo a bordo dei furgoni. Mezzi che poi, da adulto, ho anche guidato.

Con l'Università di medicina ho dovuto in parte abbandonare tutto questo, ma nel 2001 ho preso il mio primo mezzo storico, un'automobile, e mi è tornato il "virus" dei ricordi e della passione. Passione che si è presto tradotta in ammirazione verso quello che i tecnici e i progettisti hanno costruito negli anni, **un patrimonio significativo che si deve tramandare ai giovani**, in particolare ai futuri meccanici, in modo da mostrare quello che i loro predecessori hanno messo in pratica, facendo marciare una nazione con niente in mano. Quindi il mio **entusiasmo** è stato potenziato dalla constatazione di ciò che è stato fatto tanti anni fa e, unendo i miei ricordi di infanzia e gioventù, è proseguita questa passione per i mezzi storici.

2. E così è arrivato a presiedere un Circolo di camion storici...

Ero un collezionista di autovetture, prima ancora di essere socio del Circolo dei Camion Storici. Da socio sono diventato revisore dei conti e sono poi stato incaricato [ride] nel ruolo abbastanza impegnativo di Presidente.

Il mio primo mezzo fu un **Fiat 850 T Fissore**, un piccolo autocarro che produceva la Fissore sulla meccanica Fiat; poi è stata la volta del **Fiat 615 N** del '56. Non ancora soddisfatto, ho preso un furgone **Fiat 1100 T** del '62 e, avendo guidato da giovane un **238**, sono stato obbligato a prendere anche quello.

Attualmente ho le patenti B e C. Ho conseguito anche la D dopo aver acquistato un **Fiat 625**, una corriera storica del 1970, da circa 20 posti.

3. Quali vantaggi comportano l'attestato di storicità e il certificato di rilevanza storica per un mezzo?

Il **certificato di rilevanza storica** è un documento che garantisce che il mezzo è stato restaurato con tutti i crismi e con tutte le caratteristiche d'origine.

Non è soltanto un discorso formale di giustificazione per la compagnia assicurativa, in modo da avere la polizza calibrata come veicolo storico, ma è anche un

certificato che attesta, in caso di vendita, la rilevanza storica del mezzo.

Sempre che il mezzo non venga però modificato dopo il conseguimento del certificato: su questo ho le mie riserve perché la certificazione di rilevanza storica ha valore quando viene rilasciata e in base alle caratteristiche del mezzo.

Tutto poi dipende dalla **correttezza del possessore** che non dovrà fare successive modifiche che possano alterarlo. Non esistono però delle sedute di revisione successive alla certificazione, come anche per l'omologazione ASI, che permettano di verificare che il mezzo non sia stato modificato dopo la certificazione. Tranne che in occasione di alcune manifestazioni ASI, i commissari tecnici hanno la possibilità di riscontrare eventuali difformità dei veicoli partecipanti con conseguente revoca delle certificazioni.

4. Raduni, manifestazioni, formazione. Quali appuntamenti organizza il Circolo per avvicinare i ragazzi al mondo del trasporto?

Fin dalle sue origini, nel 1994, il nostro Club intende **tramandare la storia e la cultura del trasporto storico**. Dal 2009 abbiamo contatti con alcune **scuole** per tecnici-meccanici, per presentare loro gli esperti che in passato hanno guidato, riparato e progettato corriere e camion.

Dal 2012 collaboriamo con "Automobilismo Storico Alfa Romeo", che negli anni ci ha mandato ingegneri dal Politecnico e progettisti di motori sia per autovetture che per motori industriali, che hanno portato la loro parte di competenza, consulenza e illustrazione a servizio dei giovani. Quest'anno avremo i collaudatori che negli anni '60 collaudavano non solo vetture Alfa Romeo, ma anche autocarri sul passo della Cisa. Per i ragazzi, certi aneddoti - quando partivano con camion o autotreni per affrontare le strade dell'Appennino - sembreranno quasi delle fiabe, ma è stata la cruda e vera realtà di allora.



LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

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

**IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE AD ALBERTO PISTORESI, AUTOTRASPORTATORE DELLA PROVINCIA DI LUCCA:
"NOI TRASPORTATORI NON SIAMO IN GRADO NÉ DI CONCORRERE NÉ DI ESSERE UNITI!"**

Sono Alberto Pistoresi e proven- go da tre generazioni di autotrasportatori a Lucca.

Ho scelto di gestire la mia azienda a conduzione familiare, ho sei mezzi con cui eseguo trasporti particolari, come quello di materiale elettrico e il trasporto di carta.

Nel 2007, dopo aver lavorato per l'azienda di autotrasporti di mio padre, non sapendo far altro che l'autotrasportatore ho aperto un'azienda, in cui attualmente seguo personalmente tutte le fasi dalla sistemazione dei carichi alle tecniche di logistica, dal trasporto ai controlli. In questi anni siamo riusciti a portare a zero gli errori di consegna e di rottura di materiale.

Gli ostacoli per le aziende di autotrasporto? Siamo noi stessi! Ci manca l'umiltà e il saper gestire le aziende come aziende!

Non si parla di competizione ma di invidia: la sana competizione non mi fa abbassare il prezzo di un trasporto fino a che non posso permettermi più la sussistenza.

Se mi ci vogliono 2 euro a chilometro per viaggiare, nel caso di sana competizione, le aziende partono da quel prezzo. **Alcuni però scendono anche sotto i minimi** perché non si mettono a fare i conti.

Molte ditte di autotrasporto sono gestite dalla paura o dall'invidia o dal non saper fare affari.

Questa è una problematica che nel mio settore e nella mia zona c'è sempre stata: invidia e **mal gestione dell'azienda**. A Lucca ho provato più volte a creare una rete tra le aziende, invece di continuare a scannarsi e fare chilometri a vuoto, dicendo che questi ragionamenti erano a breve termine e destinati al fallimento.

Alcuni collaborano bene e ragionano sulla logistica del trasporto, io approvo la concorrenza lecita ma non il sottoprezzo per "mangiare tutto io".

La colpa è di noi autotrasportatori che non siamo in grado di essere uniti.

Abbiamo un mercato in Italia che per il 90% è trasportato su gomma: dovremmo stare bene, fare le nostre ore giuste e poi tornare a casa e guadagnare

estremamente bene.

Il nostro è un settore che potrebbe non sentire la crisi, se fossimo uniti.

Adesso con la nuova legge che dovrebbe partire nel giugno 2016 sulla **Piattaforma della logistica nazionale**, alcuni problemi dovrebbero iniziare a essere eliminati, sempre che facciano ciò che promettono.

Infine c'è il **problema dell'estero**. Fossimo stati uniti avremmo combattuto meglio anche le complicazioni che provengono all'estero, come, ad esempio, i soliti furbi che costruiscono aziende all'estero e poi lavorano in Italia senza rispettare le normative nazionali.

Per combattere queste situazioni servono associazioni e/o unioni di autotrasportatori che siano coese e facciano valere la **legalità**. Ma c'è troppa apatia nel settore.

Secondo la mia esperienza - ho 46 anni e faccio questa lavoro da tutta la vita - **siamo noi trasportatori il primo danno al nostro sistema**: molti, non tutti, non hanno mai gestito le aziende in modo professionale ma in modo troppo personale.

Quali sono i problemi maggiori che incontri quotidianamente?

Hai proposte al riguardo?

Vorresti raccontare la tua esperienza?

Contatta Assotrasporti:

Tel 348 8827231

Email info@assotrasporti.eu



Regolarità online, verifiche entro il 15 novembre

Controllate i dati: fidarsi è bene, ma non fidarsi è meglio!

È stato prorogato di 45 giorni, dall'iniziale 1° ottobre scorso al **15 novembre**, il **termine che concede la possibilità agli autotrasportatori di verificare online la propria regolarità** prima che i dati vengano resi pubblici.

Dopodiché i committenti potranno verificare loro stessi la regolarità della situazione contributiva e previdenziale **dei vettori** e, in caso di irregolarità, commissionare ad altri il lavoro, per non ritrovarsi responsabili in solido con chi non è in regola.

Assotrasporti si chiede se si tratti di una proroga tecnica, fatta nell'interesse delle imprese, oppure se siamo di fronte all'ennesima situazione in cui manca un coordinamento tra le Istituzioni preposte e le relative banche dati. "Considerata la mole di dati da acquisire, non ci stupirebbe sapere che il Comitato Centrale è in alto mare, perso nel caos delle informazioni da acquisire", fa sapere il Segretario Assotrasporti Aurelio Prisco.

Di certo è più facile demandare il con-

trollo dei dati inseriti alle singole imprese, che in caso di anomalie provvedano alla segnalazione.

Iscrizione all'Albo, alla Camera di Commercio ed al REN, regolarità previdenziale, contributiva ed assicurativa. Questi sono i requisiti da verificare per le imprese, elementi che provengono da altrettante banche dati e che devono confluire in un'unica sede.

Assotrasporti rimarca **l'importanza per gli autotrasportatori di effettuare tale verifica**, in quanto **le conseguenze in caso di future discordanze con i dati a disposizione dell'Albo saranno gravissime**: la perdita di volumi di lavoro, dovuta al mancato affidamento da parte dei committenti.

La Pubblica Amministrazione è in possesso di dati che, purtroppo, non sempre corrispondono alla realtà; per questo - secondo Assotrasporti - preferisce gettare sulle spalle del contribuente, in questo caso l'autotrasportatore, l'onere del controllo.

Quello che non convince l'associazione è la previsione di questa proroga, in

quanto **c'è il sentore di poca affidabilità**. Quante volte un organismo pubblico concede la possibilità di verificare la propria regolarità? Non potrebbe essere che si sia già intuito che l'incontro di tutti questi dati ha portato, e porterà, ad una situazione poco gestibile?

Assotrasporti esorta i trasportatori ad effettuare la verifica dei propri dati, attraverso la sezione dedicata sul sito web **ilportaledellautomobilista.it**.

Resta, inoltre, a disposizione degli autotrasportatori per eventuali **richieste di assistenza** ed invita a segnalare le **anomalie** eventualmente riscontrate.

Molte volte ci siamo trovati di fronte a meccanismi che hanno portato l'autotrasporto ad essere oggetto di vessazioni, con i trasportatori costretti a pagare per errori altrui.

Da qui il monito di Assotrasporti: "Autotrasportatori, controllate i vostri dati, scongiurate possibili errori da parte della Pubblica Amministrazione! Voi vi fidate? Stiamo parlando del vostro futuro: evitate ogni possibile stop alla vostra attività".

Autotrasporto protagonista all'Autodromo di Monza

TruckEmotion, il grande successo di Assotrasporti

C'era anche Assotrasporti all'edizione 2015 di TruckEmotion, di cui trovate maggiori informazioni a pagina 20.

L'associazione ha raccolto un grande successo di pubblico: la sua vasta area - di oltre 300 mq fra box coperto e spazio esterno - si è rivelata un polo attrattivo di primo piano, grazie alle tante occasioni di svago e formazione continua che ha offerto.

Si va dal **simulatore di guida**, con cui i visitatori si sono cimentati seguendo i preziosi consigli di guida sicura dei **formatori Driverpeople**, ai veri e propri **test drive in pista**, grazie ai trattori

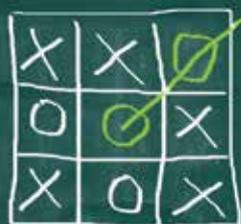


Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



Partecipa con noi al rinnovamento del settore:
costruisci insieme a noi una nuova sede territoriale Assotrasporti!

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



Riduci i costi con i nostri beni e servizi:
ti aiutiamo ad aumentare la competitività della tua azienda!



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



CORSI DI FORMAZIONE

Tieniti informato con TN Trasportnotizie:
tutto il mondo dell'autotrasporto a portata di mano e di click!



il giornale e il quotidiano online
degli autotrasportatori
e di chi viaggia

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.eu



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

che **Scania** ha messo a disposizione di Assotrasporti. Un'occasione unica per provare nuovi modelli della Casa svedese nella prestigiosa cornice di un circuito da Formula 1.

E poi, i servizi e i beni per il trasporto e la circolazione stradale che Assotrasporti ha presentato ai visitatori, grazie alle convenzioni in essere.

Ad esempio, quelle con **Goodyear** per

l'acquisto di **pneumatici Kelly Tires**, e con **Vetrocar** per i **crystalli dei veicoli**.

Senza dimenticare le convenzioni Assotrasporti con **DGConsulting** per i **servizi di consulenza a 360°** ad aziende e professionisti, e con **I&P - Imprenditori e Professionisti** per i tanti prodotti e servizi di cui gli autotrasportatori, ma non solo, necessitano quotidianamente: **assicurazioni** (RCA, RC vettoriale, RC professionale e molto altro), **carte**

carburante, strumenti di **pagamento dei pedaggi** autostradali, recupero delle **accise sul gasolio** e dell'**IVA all'estero**.

E ancora le convenzioni con i fornitori locali sul territorio nazionale.

Un'offerta ricca che vuole rispondere con serietà alle esigenze di una categoria, quella degli autotrasportatori, troppo spesso bistrattata e poco ascoltata dalle Istituzioni e dalle più grandi associazioni di categoria.



Sconti Assotrasporti sulle gomme Kelly Tires Grazie alla nuova convenzione con Goodyear

Grazie alla convenzione Assotrasporti - Goodyear, i pneumatici Kelly Tires sono acquistabili con uno **sconto riservato Assotrasporti** sul (già conveniente) prezzo di listino. Si tratta di **una convenzione top, che si somma a qualunque altra offerta in corso** della Casa per l'acquisto di gom-

me Kelly.

La convenzione contribuirà allo sviluppo del brand **Kelly Tires**, appartenente al **gruppo Goodyear**, sul mercato italiano. È solo da pochi mesi, infatti, che Goodyear ha lanciato nel nostro Paese il marchio Kelly Tires, già ben radicato altrove.

Grazie alla nuova convenzione, i pneumatici Kelly sono acquistabili con lo sconto Assotrasporti, direttamente tramite **l'innovativo portale online kellytires.it**, inserendo il codice promozione di Assotrasporti.

Si potrà poi contare sul supporto di una **vasta rete di gommisti sull'intero territorio italiano per la fornitura e la posa dei pneumatici** Kelly acquistati.

Lo sconto Assotrasporti su ogni gomma è di 5 euro e, come anticipato, si som-

ma a tutte le offerte in corso Kelly Tires, che rendono già di per sé convenienti i pneumatici Kelly. Ma attenzione: **il valore di questi pneumatici è di molto superiore al prezzo di vendita!**



Per maggiori informazioni sullo sconto Assotrasporti e sulle modalità di acquisto delle gomme Kelly (Goodyear), contatta l'associazione:
Tel 348 8827231
Email info@assotrasporti.eu

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



Dr.ssa GIADA ALLOA

PRATICHE AUTO

Laureata in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Torino, è titolare di uno Studio di consulenza automobilistica a Cuneo.

PROPRIETÀ AUTOVEICOLI, AL VIA IL CERTIFICATO DIGITALE

Il 5 ottobre 2015 è entrato in scena il "CDPD", ovvero il **certificato di proprietà digitale, erede dello storico "foglio del PRA"**.

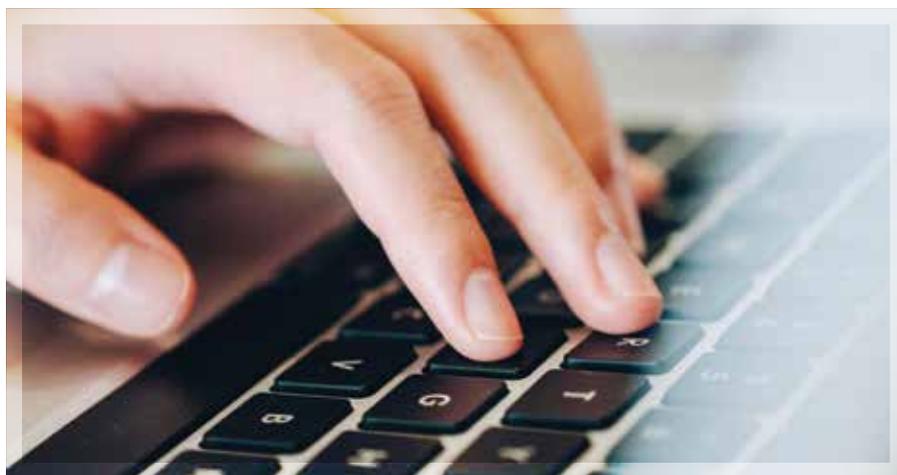
Al momento della voltura, all'acquirente non verrà più rilasciato il vecchio classico certificato di proprietà ma un **foglio in formato pdf**, su cui sono segnati un "Qrcode" ed un codice che tramite smartphone o apposito sito internet riproducono, a solo scopo di consultazione, il CDPD.

Con questo nuovo sistema, nel caso di **smarrimento del documento** non sarà più necessario sporgere denuncia per ottenerne una copia, bensì basterà recarsi presso gli operatori del settore (ACI e STA, Sportello telematico

dell'automobilista) che con i dati del proprietario otterranno la documenta-

zione informatica.

Parlando invece del venditore, al momento della **cessione del mezzo** dovrà recarsi presso un'agenzia o presso l'ACI, che materializzeranno il CDPD al fine



Assotrasporti in collaborazione con il Consorzio **InsiemeDiPiù** offre alle Aziende proprietarie di almeno tre veicoli a motore

UN LIBRO MATRICOLA DEDICATO, A CONDIZIONI DI SICURO INTERESSE

Contattateci al nr. **348.8827231**: vi indicheremo la documentazione da produrre per procedere alla quotazione e, se di interesse, alla definitiva attivazione della copertura assicurativa!



Consorzio IDP

di poter procedere alla firma dell'atto. Attualmente non è possibile recarsi presso gli Uffici Comunali per firmare gli atti di vendita in quanto i Comuni non sono ancora abilitati ad autenticare le firme dei certificati di proprietà digitali.

Il CDPD è sicuramente una novità all'avanguardia, ma che purtroppo ha complicato di molto il meccanismo delle vendite dei beni mobili registrati, **non ha portato una riduzione dei costi**, ma solo un risparmio per l'ACI nella produzione dei fogli di carta filigranati.

Soprattutto **non si sa per quanto durerà**, dato che a luglio 2016 dovrebbe nascere, dalla fusione di PRA (Pubblico Registro Automobilistico) e Motorizzazione Civile, un unico archivio e conseguentemente un unico documento per la circolazione.



Avv. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

Torinese, classe 1974. Dopo la laurea ed un Master, diventa Avvocato nel 2004. È Mediatore professionista, accreditato presso l'Organismo di Mediazione Forense. Ha scelto di operare nel mondo delle professioni intellettuali e da oltre cinque anni ha un proprio studio legale. Esercita in Torino e Roma.

DOCUMENTAZIONE A BORDO VEICOLO PRIMA E DOPO LA SOPPRESSIONE DELLA SCHEDA DI TRASPORTO

La scheda di trasporto era un documento riepilogativo, previsto nel settore autotrasporto e disciplinato dalla legislazione italiana dal 2005, poi soppresso dalla Legge di Stabilità 2015.

Ecco cosa prevedeva la scheda di trasporto e cos'è cambiato dopo la sua abolizione.

LA SCHEDA DI TRASPORTO

Il Decreto Legislativo 21 novembre 2005, n. 286, ha introdotto nell'Ordinamento italiano un documento obbligatorio che doveva essere detenuto in copia in tutti i viaggi relativi ai trasporti affidati in conto terzi.

In particolare, l'art. 7-bis del D.Lgs 286/2005, inserito dall'art. 3 del D.Lgs

22/12/2008 n. 214, ha istituito l'obbligo della "scheda di trasporto", al fine di favorire le verifiche sul corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi e conseguire maggiori livelli di sicurezza stradale. La norma di attuazione risale al 2009.

Il DM 30/06/2009 forniva indicazioni essenziali ai fini della compilazione e della regolamentazione della scheda di trasporto. In particolare, erano obbligati alla compilazione della scheda di trasporto:

- il committente, cioè l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore;
- il soggetto delegato dal committente.

La normativa in esame escludeva dall'obbligo della compilazione i trasporti effettuati in conto proprio e quelli svolti in ambito internazionale.

La scheda di trasporto doveva essere consegnata al vettore, conservata a bordo del veicolo adibito al trasporto di merci per conto di terzi ed esibita in sede di controllo stradale.

Essa doveva contenere: dati dell'autotrasportatore per conto di terzi (denominazione, sede, partita IVA e numero di iscrizione all'Albo degli autotrasportatori); dati del committente il trasporto (denominazione, sede e partita IVA); dati del caricatore (denominazione, sede e partita IVA); dati del proprietario della merce (denominazione, sede e partita IVA); dati della merce trasportata (tipologia, quantità/peso, luogo di carico e luogo di scarico); osservazioni varie; eventuali istruzioni fornite al vettore dal committente; luogo e data compilazione; generalità di chi sottoscrive la scheda in nome e per conto del committente; firma.

L'ABOLIZIONE DELLA SCHEDA DI TRASPORTO

Con la Legge di Stabilità 2015, che ha introdotto diverse novità per il settore dell'autotrasporto, è stata definitivamente soppressa la scheda di trasporto. Pertanto, **è ora previsto l'utilizzo esclusivo del documento di trasporto**.

Poiché l'art. 1, comma 247, c) della Legge di Stabilità 2015 ha abrogato la norma che aveva istituito la scheda di trasporto, dal 1° gennaio 2015 i committenti di un servizio di trasporto merci non sono più tenuti alla compila-



zione di tale documento e gli operatori di Polizia non possono più chiedere al conducente di esibire la suddetta scheda o i documenti ad essa equipollenti. È comunque opportuno sottolineare che **l'eliminazione della scheda di trasporto non ha coinvolto la documentazione che deve trovarsi sul veicolo per altre finalità**: il testo della Circolare n. 300 del 31 dicembre 2014 precisa che "restano, naturalmente, in vigore le altre disposizioni che prevedono l'obbligo di portare a bordo la documentazione della merce per finalità **fiscali**, di **sicurezza** o per altre finalità (documenti per **trasporto rifiuti, animali vivi, car-**

buranti, merci pericolose, ecc.)"

Le sanzioni per mancanza a bordo della scheda di trasporto applicate prima dell'entrata in vigore della Legge in esame (ossia fino al 31 dicembre 2014) restano "pienamente valide ed efficaci, anche se non ancora notificate o estinte per pagamento".

È stato eliminato anche l'obbligo, nei casi di contratti di trasporto non scritti, di indicare nella fattura del vettore il costo del carburante sostenuto per il trasporto.

Con la sua abolizione alcuni tipi di controlli sulla filiera dell'autotrasporto, pur rimanendo potenzialmente possibili,

saranno più complessi.

La Circolare del Ministero dell'Interno precisa che potranno essere richieste tutte le informazioni utili per identificare il committente.

In pratica, l'identificazione del committente e degli altri soggetti a cui notificare in solido le sanzioni, avverrà attraverso i documenti che devono trovarsi obbligatoriamente nel veicolo al momento del trasporto, quali **il documento di trasporto e le istruzioni scritte**.

Il consiglio è quello di avere sempre a bordo tutti i documenti necessari, sfruttando la competenza di un professionista qualificato.



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.

REDDITOMETRO: I NUOVI PARAMETRI

Il Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) del 16 settembre scorso, pubblicato in Gazzetta ufficiale n. 223 del 25 settembre, ha aggiornato il cosiddetto "redditometro", ossia gli **indicatori di capacità contributiva da utilizzare per gli accertamenti sintetici delle annualità 2011 e 2012**.

Il nuovo accertamento sintetico disciplinato dall'articolo 22 del D.L. 78/2010 si fonda sul concetto di **spesa**, attraverso il quale l'Amministrazione finanziaria può risalire al reddito del contribuente sulla base delle "spese di qualsiasi genere sostenute nel periodo d'imposta", salvo che il contribuente stesso riesca a fornire la prova che provengono da fonti di reddito legalmente escluse dalla base imponibile.

Il Decreto emanato dal MEF aggiorna il "contenuto induttivo degli elementi indicativi di capacità contributiva sulla base dei quali può essere fondata la determinazione sintetica del reddito".

L'art. 1 del Decreto ministeriale individua:

- gli **elementi di spesa indicativi di capacità contributiva**, ossia le spese sostenute dai contribuenti per l'ac-

quisizione di beni e servizi e per il loro mantenimento;

- il **contenuto induttivo degli elementi indicativi di capacità contributiva**, determinato tenendo conto di: spesa media, per gruppi e categorie di consumi; nucleo familiare di appartenenza e corrisponde alla spesa media annuale dei consumi delle famiglie elaborata dall'ISTAT; "risultanze di analisi e studi socio economici, anche di settore".

Gli uffici dell'Agenzia delle entrate potranno utilizzare, altresì, gli elementi di capacità contributiva diversi da quelli precedentemente indicati se dispone di informazioni relative al sostenimento di spese.

È stato precisato che per la determinazione sintetica del reddito, in presenza delle spese specificatamente indicate nella Tabella A allegata al Decreto, non va più fatto riferimento al maggiore ammontare tra quanto disponibile/risultante dalle informazioni presenti in Anagrafe tributaria e quanto determinato considerando le spese medie ISTAT, essendo previsto che "l'ammontare risultante dalle informazioni presenti in Anagrafe tributaria si considera

prevalente rispetto a quello calcolato induttivamente".

Le spese per l'acquisizione di servizi/beni e il relativo mantenimento, nonché la quota di risparmio riscontrata, formatasi nell'anno e non utilizzata per consumi ed investimenti, faranno riferimento non al singolo contribuente ma ai **nuclei familiari** così individuati:

- persona sola con meno di 35 anni;
- coppia senza figli con meno di 35 anni;
- persona sola con età compresa tra 35 e 64 anni;
- coppia senza figli con età compresa tra 35 e 64 anni;
- persona sola con 65 anni e più;
- coppia senza figli con 65 anni e più;
- coppia con 1 figlio;
- coppia con 2 figli;
- coppia con 3 o più figli;
- monogenitore;
- altre tipologie.

Le suddette tipologie di nucleo familiare sono poi suddivise in base alle **cinque aree territoriali** in cui è ripartito il territorio nazionale (Nord-Est, Nord-Ovest, Centro, Sud, Isole).

L'art. 2 del Decreto in esame conferma il principio in base al quale sono attribuite al contribuente le spese relative all'acquisizione di beni e/o servizi, risultanti dai dati disponibili o dalle informazioni presenti in Anagrafe tributaria; le spese

relative all'acquisizione di beni/servizi effettuati dal coniuge e/o dai familiari fiscalmente a carico.

Non sono attribuite al contribuente le spese relative all'acquisizione di beni e/o servizi effettuati esclusivamente per l'attività d'impresa o di lavoro autonomo "sempre che tale circostanza risulti da idonea documentazione".

Il reddito complessivo del contribuente è quindi determinato induttivamente sulla base:

- dell'ammontare delle **spese che risultano sostenute dallo stesso** in base ai dati disponibili o alle informazioni presenti in Anagrafe tributaria;
- dell'ammontare delle **ulteriori spese riferite ai beni e/o servizi** determinate in base ad analisi e studi socio economici. Tali analisi sono utilizzate per la ricostruzione delle spese per l'utilizzo di veicoli, barche e aeromobili attraverso le specifiche tabelle relative alla "spesa media risultante

dall'indagine annuale sui consumi delle famiglie [...] effettuata su campioni significativi di contribuenti" per nuclei familiari e appartenenza geografica indicati nelle tabelle pubblicate online dall'ISTAT;

- della quota relativa agli **incrementi patrimoniali** imputabile al periodo d'imposta;
- della **quota di risparmio dell'anno**, al netto di quanto il contribuente, in caso di accertamento sintetico, ha la possibilità di dimostrare:
 - che il finanziamento delle spese è avvenuto: con redditi diversi da quelli posseduti nel periodo d'imposta; con redditi esenti o soggetti a ritenuta a titolo d'imposta ovvero esclusi; da parte di soggetti diversi dal contribuente;
 - il diverso ammontare delle spese attribuite.

L'ufficio ha comunque l'obbligo di "invitare il contribuente a comparire di per-

sona, o per mezzo di rappresentanti, per fornire dati e notizie rilevanti ai fini dell'accertamento", indicando nell'invito stesso gli elementi e le circostanze rilevanti, così che il contribuente possa fornire chiarimenti sugli elementi di spesa individuati e sul proprio reddito.

Con il **ricevimento di un questionario** il contribuente è messo a conoscenza che un'**azione accertativa** è stata avviata nei suoi confronti e che il Fisco ha maturato la convinzione, in base ai dati in suo possesso, che il reddito dichiarato risulta non congruo con l'ammontare complessivo delle spese sostenute nel periodo d'imposta.

Non è detto che il patrimonio informativo del Fisco scongiuri qualsiasi problema per il contribuente. Quest'ultimo può fornire elementi per la rettifica dei dati e per l'integrazione delle informazioni presenti nell'Anagrafe Tributaria, dimostrare con prove dirette che le "spese certe" attribuite hanno un diverso ammontare o che sono state sostenute da soggetti terzi.

È palese che **la risposta al questionario è un atto fondamentale**: l'inerzia del contribuente, oltre ad essere sanzionata con un importo da 258 a 2.065 euro, depotenzia la propria difesa, che non potrà usare in seguito documenti e dati non addotti.

Nel contraddittorio si avrà cura di giustificare tutti gli elementi, in particolare:

- le "spese certe", per le quali il contribuente può dimostrare con prove certe e dirette basate su idonea documentazione l'errata imputazione della spesa o l'inesattezza delle informazioni in possesso dell'Amministrazione;



Trattoria della Fermata

Ampio parcheggio

Menu a prezzo fisso - Cene su prenotazione

Frazione San Giovanni Perucca, 85 - 12049 Trinità (CN)

Tel. 0172 647114 - Cell. 338 6638866

- la concreta disponibilità di un bene di cui l'Amministrazione possiede tutte le informazioni relative alle specifiche caratteristiche, a cui sono direttamente riconducibili le spese di mantenimento;
- le spese per investimenti sostenute nell'anno, in relazione alle quali potrà

essere fornita la prova della formazione della provvista e dell'utilizzo della stessa per l'effettuazione dello specifico investimento;

- il risparmio, in relazione al quale il contribuente fornirà ogni utile informazione relativa alla quota formata nell'anno, ad esempio l'inagibi-

lità dell'immobile relativamente alla quantificazione delle spese di acqua, condominio e manutenzione ordinaria;

- il sequestro temporaneo del mezzo di trasporto, relativamente alla quantificazione delle spese per carburanti, pezzi di ricambio, etc.



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.

ISO 9001:2015, L'IMPATTO SULLE IMPRESE

Quale sarà l'impatto della nuova norma ISO 9001:2015 sulle imprese? Come cambieranno i loro Sistemi Qualità?

Requisiti nuovi o modificati prefigurano impatti potenziali diversi sull'organizzazione, in particolare (ma non solo) su:

1. cultura gestionale dell'organizzazione
2. struttura organizzativa
3. competenze richieste
4. tempo da dedicare all'implementazione e mantenimento del nuovo requisito
5. modalità di valutazione/autovalutazione
6. prodotti/processi
7. apparato documentale
8. infrastruttura, ivi comprese le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT)

A sua volta, un requisito potenzialmente "impattante" in senso generale (se confrontato con la versione precedente dello standard) potrà esprimere tale potenziale impatto in misura differente su ciascuna organizzazione, anche in funzione di:

- condizioni iniziali della stessa e del suo Sistema di Gestione per la Qualità (SGQ): qual è il "gap" rispetto al nuovo scenario, misurato per esempio sugli otto parametri suindicati?
- disponibilità di risorse (di tempo, economiche, di competenza, ecc.) per colmare il gap;

- "anzianità" del precedente SGQ (come carattere positivo o negativo);
- atteggiamento verso il cambiamento;
- prospettive di ritorno sull'investimento nel cambiamento.

La nuova enfasi sul concetto di rischio è complementare a una minore prescrittività formale della futura norma, rispetto all'edizione attuale, e al conseguente allargamento dei "margini di libertà" concessi all'organizzazione, nel definire il proprio Sistema Qualità e nell'assumere le decisioni correlate alla sua applicazione (si veda la figura sotto).

Ad un orientamento formale-prescrittivo, questa nuova edizione antepone la **concretezza dell'approccio**: la focalizzazione è ora sulla capacità dell'orga-

nizzazione di conseguire gli effetti desiderati e di definire essa stessa le regole necessarie a tale scopo.

Dunque: **minore rigidità delle prescrizioni** (emblematicamente, non è più prescritta la redazione di uno specifico documento denominato "manuale della qualità") e **maggiore libertà, per le organizzazioni, di progettare e istituire il proprio specifico Sistema Qualità**.

In conclusione, affinché i Sistemi di Gestione possano trarre vantaggio dall'applicazione della nuova norma, essi dovranno essere, molto più che nel passato:

- "caratterizzati" secondo le specificità di ogni organizzazione;
- "adattivi", e perciò variabili, nel tempo, in funzione del mutare delle condizioni del contesto esterno ed interno dell'organizzazione.





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.

PNEUMATICI INVERNALI, COSA SERVE SAPERE

Secondo quanto disposto dall'art. 6, comma 4, lett. e) del Codice della Strada e precisato dal Ministero dei trasporti (Direttiva 1580/2013), fuori dai centri abitati, lungo le strade interessate da precipitazioni nevose e fenomeni di pioggia ghiacciata nel periodo invernale, gli enti proprietari o concessionari di strade possono prescrivere che i veicoli a motore (esclusi i ciclomotori a due ruote e i motocicli) siano muniti di pneumatici invernali o abbiano a bordo mezzi antisdrucchiolevoli idonei alla marcia su neve e ghiaccio.

Possono essere impiegati gli **pneumatici invernali omologati** secondo la Direttiva comunitaria 92/23/CEE e successive modifiche, ovvero secondo il corrispondente regolamento UNECE, muniti del previsto marchio di omologazione.

In alternativa agli pneumatici invernali, sono impiegabili i **mezzi antisdrucchiolevoli** di cui al Decreto del Ministro dei trasporti "Norme concernenti i dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici degli autoveicoli di categoria M1, N1, O1 e O2" del 2011.

Sono anche ammessi quelli rispondenti alla ÖNORM V5119 per i veicoli delle categorie M, N e O superiori, così come è fatto salvo l'impiego dei dispositivi già in dotazione, purché rispondenti a quanto previsto dal Decreto ministeriale "Norme

concernenti le catene da neve destinate all'impiego su veicoli della categoria M1" del 2002.

I dispositivi antisdrucchiolevoli da tenere a bordo devono essere compatibili con gli pneumatici del veicolo su cui sono da installare. Si devono poi seguire le istruzioni di installazione fornite dai costruttori del veicolo e del dispositivo.

I **mezzi antisdrucchiolevoli** devono essere montati almeno **sulle ruote degli assi motori**.

Nel caso di impiego di **pneumatici invernali** sui veicoli delle categorie M1 e N1, se ne raccomanda l'installazione **su tutte le ruote**, per conseguire condizioni uniformi di aderenza sul fondo stradale.

Nel caso di impiego di **pneumatici chiodati**, limitatamente alla marcia su ghiaccio, sui veicoli di categoria M1, N1 e O1, l'installazione deve riguardare **tutte le ruote**.

Scatta il **15 novembre** l'inizio dell'obbligo di montare gomme invernali, del tipo M+S (Mud+Snow, ossia fango più neve) o invernali "pure". Dal 15 ottobre, si è entrati nel cosiddetto **periodo di tolleranza**, entro il quale si può provvedere a sostituirle senza incorrere in sanzioni.

Uguale tolleranza sarà, poi, riconosciuta al momento dello smontaggio, per tornare alle gomme estive.

In passato vigeva l'obbligo di catene a

bordo solo su alcune strade; da tre anni a questa parte, il segnale "utilizzo di catene per neve" indica che da quel punto sono utilizzabili anche pneumatici invernali. L'obbligo dev'essere altresì rispettato dai veicoli con **trazione integrale**.

Le cosiddette **calze da neve**, invece, sono vietate dal Codice della Strada: non possono utilizzarsi in alternativa a catene o gomme invernali quando vige l'obbligo.

Una ricerca effettuata nel Nord Italia ha dimostrato che il 40% circa degli automobilisti non è a conoscenza del periodo di tempo a disposizione per cambiare gli pneumatici alle proprie vetture.

Il dato è preoccupante: per ogni stagione sono previsti pneumatici più adatti di altri e **l'utilizzo delle gomme giuste consente non solo di rispettare gli obblighi di legge ma soprattutto una maggior sicurezza stradale**.

Le mescole di ogni pneumatico sono studiate apposta per la stagione per cui è stato realizzato: la gomma estiva, usata in inverno, si irrigidisce con il freddo e non garantisce sicurezza in strada.

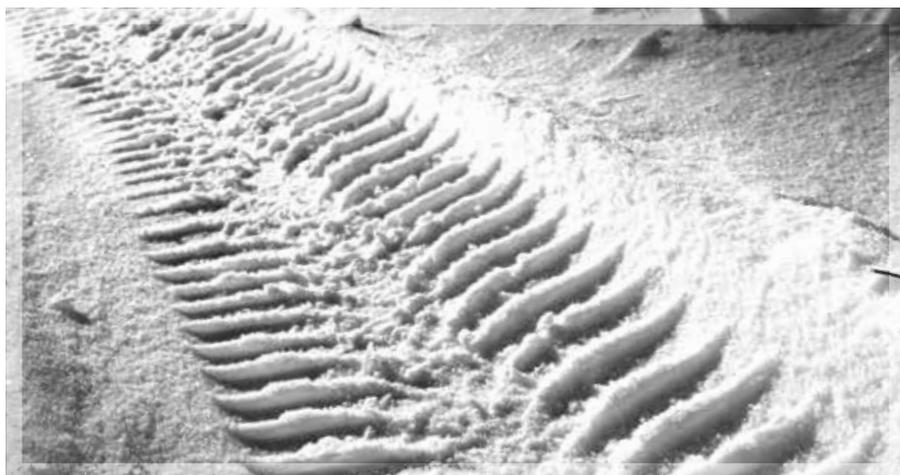
In più, il 30% degli automobilisti non sa dell'esistenza della **gomma "quattro stagioni"**, uno pneumatico particolare capace di affrontare tutte le condizioni invernali in totale sicurezza e rispetto della legge.

Per essere in regola, va posta nel campo visivo del guidatore un'etichetta che lo avvisi di tale limitazione, oppure, sulle vetture predisposte, va impostato l'avviso di superamento del limite di velocità.

Si ricorda che per "impiego stagionale" deve intendersi quello fissato dalla Direttiva sulla circolazione stradale nel periodo invernale, cioè dal 15 novembre al 15 aprile.

Dunque, considerando anche il periodo di tolleranza, **dal 16 maggio al 14 ottobre non è consentita la circolazione con pneumatici M+S**; la circolazione è ammessa solo se tali pneumatici hanno codice di velocità uguale o superiore a quello riportato nella carta di circolazione.

In caso d'infrazione, si prevede una **multa** da 419 a 1.682 euro, il ritiro della carta di circolazione e l'invio in revisione del vei-



colo. Si specifica che la Legge 120/2010, in questi casi, pur prevedendo il prelievo di punti, non dispone il ritiro della carta di circolazione del veicolo.

Si ricorda, in ogni caso, che il Codice della Strada, per l'impiego stagionale di pneumatici invernali, concede una deroga al codice di velocità, che può essere

inferiore a quello prescritto nella carta di circolazione, purché uguale o superiore a Q (160 Km/h).

Di solito, comunque, è normale che le **gomme termiche abbiano codice di velocità inferiore di una o più classi rispetto a quello delle gomme estive.**

Pertanto, chi circola in estate con pneu-

matici invernali con codice di velocità inferiore a quello prescritto per le gomme estive incorre nella sanzione pecuniaria di 419 euro, oltre al ritiro della carta di circolazione, nonché l'obbligo "di visita e prova" presso una sede provinciale della Motorizzazione per verificare il ripristino delle caratteristiche corrette.



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.

PORTO, TRASPORTO MERCI E GENOVESI

Per la sua particolare conformazione geografica, Genova è stata, nel corso dei secoli, il centro principale dei commerci internazionali.

Ha fondato proprie colonie nel Mediterraneo, ai tempi delle quattro Repubbliche marinare, ha costituito strutture di finanziamenti delle monarchie europee, qual era il Banco di San Giorgio, ha sviluppato progressivamente la recettività e le potenzialità operative del proprio porto, per incrementare la movimentazione del traffico merci, diramandole nelle regioni e nazioni limitrofe.

E poi, ha realizzato cantieri navali dai quali sono usciti i più prestigiosi transatlantici e navi commerciali, quando ancor prima dello sviluppo post bellico venne realizzata la "camionale" - riservata al trasporto delle merci movimentate in uscita da Genova e oggi incorporata nel locale tronco autostradale - e si è avvalsa di un aeroporto insito nello stesso spazio territoriale urbano.

È naturale, dunque, come nel corso dei secoli si sia costituita una mentalità operativa nella successione generazionale dei cittadini, con la quale, nella consapevolezza di qual sia **la fonte primaria dell'economia della città - ovvero il porto ed il trasporto delle merci** - l'impostazione gestionale della stessa, trova un coordinamento, tramite le forze sociali che vi operano, nella consapevolezza del riferimento primario ad **una moderna politica di tale trasporto.**

Da un lato, vi è l'attività di tutti coloro che, quali eredi degli operatori degli

"scragni" dello scorso secolo - piccoli uffici del centro storico della città, che coordinavano le spedizioni - affrontano i **problemi della logistica**, ovvero **operatività individuali.**

Dall'altro lato, sussiste una realtà stante la quale **è fondamentale ed urgente che**, nello spirito di una tradizione secolare, propria dei genovesi, **le locali forze sociali**, rappresentanti le varie categorie dei settori coinvolti, **siano ormai consapevolmente decise ad esprimersi**, in forza del ruolo rivestito, a livello legislativo regionale e nazionale, **affinché l'autotrasporto merci riassuma quel ruolo trainante** che ha in sé.

Oggi l'autotrasporto merci riveste una posizione di secondo piano rispetto ai problemi della nazione, mentre dovrebbe assumere quella funzione di catalizzatore nel quadro complessivo della

disorganizzazione dell'economia, per il quale la cittadinanza italiana (e non solo quella genovese) avverta che - così come avviene nel corpo umano, ove si verificano disfunzioni nella circolazione del sangue, che consente la sopravvivenza dell'organismo - non è possibile realizzare nella società uno sviluppo che consenta di eliminare le situazioni di crisi che ci coinvolgono ormai da troppo tempo, **senza che tutti coloro che, siano coinvolti direttamente o indirettamente nell'ambito del trasporto merci, agiscano con coordinata determinazione.**

L'azione informativa e formativa svolta da Assotrasporti, in correlazione con TN Trasportonotizie, costituisce strumento affinché ognuno possa essere consapevole del rilievo che anche con il proprio personale impegno può determinarsi un contributo decisivo a sostegno dell'economia e del lavoro.



Focus: qui Piemonte



Quale futuro per la mobilità in Piemonte? Verso il Piano regionale dei trasporti

Il 21 ottobre, la Regione Piemonte ha organizzato il workshop "Economia, società e mobilità: quali scenari per il Piemonte? Verso il Piano regionale dei trasporti".

Hanno partecipato all'incontro molti addetti ai lavori, enti e associazioni, tra cui Assotrasporti, che l'Assessore ai trasporti Francesco Balocco ha invitato per stimolare la discussione e costruire un percorso condiviso di definizione di **un nuovo piano strategico della mobilità e dei trasporti in Regione**.

Alla base, la richiesta dell'Unione Europea di raggiungere, entro il 2050, una radicale riduzione delle emissioni e del consumo energetico.

Molti esperti del mondo scientifico piemontese sono stati chiamati ad illustrare i macroscenari di cambiamento in atto e a tratteggiarne le prospettive in chiave di mobilità e relazioni con il territorio.

Sul tema del mutamento degli scenari socio-economici, hanno presentato le proprie impressioni ed esperienze il Prof. Daniele Ciravegna del Dipartimento di Scienze economico-sociali e matematico-statistiche di Torino, il Prof. Egidio Danero, specializzato in geografia economico-politica, il Professore di ingegneria civile e architettura Giulio Mondini, il Prof. Alfredo Mela, che si dedica da anni alla sociologia dell'ambiente e del territorio, il Prof. Francesco Quatraro, esperto di politica economica, e il Prof. Maurizio Repetto del Dipartimento energia al Politecnico di Torino.

Green economy, accessibilità, etica, ecologia, iperconnessione, resilienza. Ecco alcuni dei temi trattati dagli esperti che hanno cercato, nell'ambito della loro disciplina, di delineare **un mondo del trasporto ideale: sostenibile, sicuro e attento**

all'ambiente.

Durante la seconda parte del workshop, l'Assessore regionale Balocco ha introdotto il tema delle prospettive di mobilità, trasporti e relazioni con il territorio. Anche in questo caso la multidisciplinarietà dei relatori è stata determinante: il Professore di geografia economica presso l'Università del Piemonte Orientale Marcello Tadini, la Prof.ssa Grazia Brunetta, docente di urbanistica e pianificazione del territorio al Politecnico di Torino, l'Ing. Eugenio Morello responsabile del Centro Studi Sistemi di Trasporto, l'Ing. Rino Canavese, consulente di trasporti e logistica, e la Prof.ssa Cristina Pronello, docente di trasporti, ingegneria civile e architettura al Politecnico torinese.

Fra i temi centrali, **l'integrazione tra le differenti modalità di trasporti**: per la maggior parte degli esperti il sistema della mobilità in

futuro dovrà essere sempre più interconnesso ed accessibile. Per questo motivo è stato chiesto di concentrare gli sforzi per creare una politica regionale dei trasporti sempre più energeticamente efficiente e connessa.

In particolare, l'Ing. Canavese ha ribadito **il ruolo sempre più rilevante della Regione Piemonte nell'asse dei trasporti europeo**, data la sua posizione all'incrocio delle rotte logistiche dell'Unione europea.

In conclusione, la discussione ha portato alla condivisione di alcune linee di pensiero, a cominciare dalla necessità di **investire in un sistema intermodale e interconnesso di trasporti**.

È stata infine definita fondamentale un'oculata gestione e pianificazione delle reti di connessione, sia a livello locale che globale, verso la costruzione dello scenario "Piemonte 2050".

SCOTTO

TENDE & TELONI



Via Circonvallazione 38
CASTELLETTO STURA (CN)
Tel./Fax 0171.791391
www.teloniscotto.it - info@scottoteloni.it

Focus: qui Liguria

Guida sicura con i formatori Driverpeople Successo per il corso di guida sicura nel Genovese

Si è svolto a **Ronco Scrivia**, in provincia di Genova, presso la **Pista PG Ronco**, il primo corso di guida sicura organizzato da Driverpeople in collaborazione con Assotrasporti.

Driverpeople è il nuovo progetto formativo per il comparto dei trasporti e della circolazione a 360°, che propone insegnamenti altamente professionalizzanti volti a rendere più corretto e sicuro lo stile di guida di tutti i patentati, a cominciare da chi conduce veicoli per lavoro.

Il ventaglio dei corsi che Driverpeople propone è molto ampio e comprende insegnamenti di guida per automobili, per motocicli e per mezzi pesanti, oltre ai corsi per la guida in condizioni stradali particolari.

Il comune denominatore è la sicurezza, che si fonda su alcuni precetti fondamentali: **una buona postura, una gestione dei comandi appropriata e una corretta tecnica visiva.**

Durante i corsi, istruttori qualificati accompagnano i partecipanti in un percorso

formativo, in cui illustrano i rischi che si corrono alla guida di un mezzo e offrono soluzioni per ridurli e vivere più

serenamente e con maggiore consapevolezza l'esperienza di guida.



SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



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

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

Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM)

Tel. 0184.50.15.60 - Fax 0184.54.16.66

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

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

Durante la giornata formativa genovese, sono stati dapprima presentati i **principi di un corretto comportamento alla guida**.

Sono seguiti gli **esercizi pratici in pista**, come slalom, skid-car e tecniche di frenata d'emergenza, svolti dai partecipanti in prima persona

alla guida delle auto messe a disposizione da Velauto per il corso.

Ricordiamo che il progetto Driverpeople nasce in previsione della norma **ISO 39001** (Road Traffic Safety Management Systems), lo standard di gestione per la riduzione del rischio stradale.



Ci sono **problemi sul vostro territorio** che istituzioni e associazioni ignorano?
Volete segnalarci **notizie o eventi**?
Collaborate con noi! Scriveteci o chiamateci:
info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Focus: qui Friuli Venezia Giulia

Serracchiani: "Sì ad un Tavolo per l'autotrasporto" Occorre ridare competitività alle imprese

“La Regione Friuli Venezia Giulia sosterrà la costituzione in tempi brevi di un Tavolo di lavoro ristretto per migliorare la competitività delle im-

prese di autotrasporto”. Lo ha assicurato il **Governatore regionale Debora Serracchiani** a inizio novembre. A detta della Presidente, valorizzare la filiera dei tra-

sporti e della logistica e coinvolgere il sistema regionale di porti e interporti per generare virtuosi effetti sinergici, sono obiettivi che la Regione si pone a livello strategico. Inoltre, grazie alla Legge regionale “Rilancimpresa FVG”, che dispone la riforma delle Politiche industriali, l'Amministrazione regionale sta già favorendo il **processo di aggregazione** non solo dei Consorzi industriali ma anche, in prospettiva, **degli interporti regionali**.

“Oltre alla partita delle grandi infrastrutture strategiche - ha dichiarato Serracchiani - questa Regione necessita di **semplificare** e mettere a sistema tanti mondi che finora



hanno dialogato poco insieme, quindi non solo la Regione condivide gli obiettivi che nascono dal basso nel mondo dell'autotrasporto merci, ma è pronta a fare la propria parte per coadiuvarli per quanto di sua competenza”.

Per far fronte alle problematiche più stringenti della categoria degli autotrasportatori di merci, Serracchiani ha convenuto sull'opportunità di prendere esempio da quanto fatto da altri Paesi UE, quali Germania, Austria, Francia e Belgio, che si sono impegnati, con provvedimenti specifici, per **contrastare la concorrenza abusiva dei vettori dall'Est europeo**.



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.

TRIDENTE CARS
 Info +39 348.8914101
 OM Leoncina, 1964
 tutte le parti originali al 100%
 restauro da amatore

VEICOLI SPECIALI 4X4
ALLESTIMENTI INVERNALI
MOLEGGIO
COLLAUDI
 +39 348.2227717
 www.mgtrucks.eu

BERTOGLIO CAMPER
 Info +39 0471.502811
 Hobby Premium 540 KMFE
 km zero, 2015, posti 6
 ben accessoriata

NERVESAUTO
 Info +39 335.8262808
 Peugeot, 304 S Cabriolet
 1972, hard top nero
 capote in canvas
 Interni originali e ben tenuti

G.A.M.E.S.
 Info +39 0422.370035
 Carrello elevatore JCB TLT 300
 4x4, doppia trazione, portata q.li 30
 braccio telescopico da mt 4
 forche inclinabili, anno 2007

ITALCAR RUELLA
 Info +39 335.6402228
 Scania R 420
 cambio optitrax retarder
 semimarchio De Angelis BR 36
 rampe idrauliche sdoppiate
 ultimo asse sterzante

BERTOGLIO CAMPER
 Info +39 0471.502811
 Carthago Liner De Luxe 65 LE
 su Fiat Ducato 3.0, 170cv, 2014
 km 19.000, cambio automatico
 4 posti, accessoriata

Ottobre 2015
AUTO D'EPOCA
 FIERA DI PADOVA
 dal 22-23-24-25



editorialewinner ... al servizio di chi lavora.



TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com



il giornale e il quotidiano online

dei trasportatori
e di chi viaggia

tutta l'attualità sul mondo dei trasporti a portata di mano e di click



www.trasportonotizie.com

info@trasportonotizie.com



TNtrasportonotizie



NotizieTN



TNtrasportonotizie