

TN

TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com

numero 1 | 2013

E DOPO 4 LUNGI INVERNI...



È TORNATO!

IN PRIMO PIANO



*Imprese di
autotrasporto
La crisi dei dati
nell'Albo*

pagina 5



*Francia, in
arrivo ecotaxe
per i mezzi
pesanti*

pagina 20



*Speciale
Novità ADR
2013*

pagina 11



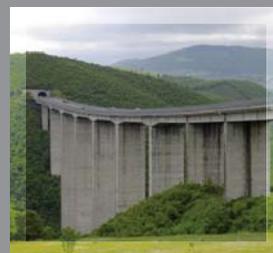
*Nuove
iniziative*

pagina 25



*Elezioni
Politiche 2013
La parola ai
candidati*

pagina 14



*Dal territorio
Focus
Piemonte,
Liguria,
Basilicata*

pagina 35

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

RICHIEDI UN PREVENTIVO GRATUITO



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

Partner di

ngs

A LeasePlan Company

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

È OGGI UNA VALIDA ALTERNATIVA AL LEASING O ALL'ACQUISTO

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



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

Via Bra, 1 - 12100 Cuneo
Tel. 0171. 413146 Fax 0171. 426964
E-mail: info@imprenditorieprofessionisti.it
Web: www.imprenditorieprofessionisti.it



DAL 28 FEBBRAIO AL 3 MARZO SAREMO A VERONA ALLA FIERA



**VENITECI A TROVARE
NELLA NOSTRA AREA ESPOSITIVA!**

POTRETE CONOSCERE I SERVIZI CHE OFFRIAMO:

assicurazioni

tessere carburante

pagamento dei pedaggi autostradali

prenotazione traghetti per mezzi pesanti



SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **MONDO TN**
- 5. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 14. **L'INTERVISTA**
- 16. **NORME E ISTITUZIONI**
- 21. **EVENTI**
- 24. **LA TUA VOCE**
- 26. **SICUREZZA STRADALE**
- 29. **CONSULENTI**
 - 29. **Fisco**
 - 30. **Qualità trasporti**
 - 31. **Pratiche auto**
 - 32. **Lavoro**
 - 33. **Legale**
 - 34. **L'opinione**
- 35. **DAL TERRITORIO**
 - 35. **Qui Piemonte**
 - 37. **Qui Liguria**
 - 38. **Qui Basilicata**

NUMERO 1 - ANNO 2013

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

Proprietario ed Editore
DG Consulting s.c.

Direttore Responsabile
Secondo Sandiano

In redazione
Francesca Vinai, Mattia Migliore,
Fabio Rubero, Fabrizio Civallero,
Gabriella Tomasi

Collaboratori
Roberto Bosticco, Davide Calvi,
Antonio Dileo, Massimo Leuci,
Saverio Nicco, Giorgio Pasetti,
Aurelio Prisco, Giancarlo Tavella

Amministrazione

Ilaria Ponzo, Marcella Farina

Redazione

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

Pubblicità

Tel. 0171/412816
info@dgconsulting.it

Stampa

Tipolitografia Europa - Cuneo

EDITORIALE

Fabio Rubero



MALTEMPO, ANZICHÉ AIUTATI AUTOTRASPORTATORI BLOCCATI

In un momento in cui il lavoro sembra essere prerogativa di pochi eletti, non appaia blasfemo se sostengo che l'Italia è una Repubblica fondata sulla montagna. Non vorrei essere accusato di attentato alla Costituzione, ma non si può negare che la montagna sia forse la principale prerogativa del nostro paese, oltretutto con una valenza storica che non ha pari, basti pensare, per esempio, alla Resistenza. Ed in montagna, si sa, in inverno, succede che nevichi. Avviene così dalla notte dei tempi perciò si tratta di un aspetto che non ci dovrebbe cogliere impreparati. Eppure può accadere che una classicissima nevicata di febbraio metta il nostro Ministero degli Interni in una difficoltà tale da non trovare una diversa contromisura a quella di bloccare la circolazione dei tir in 11 regioni su 20 con decorrenza pressoché immediata. È accaduto domenica 10 febbraio 2013. Il danno causato alle aziende di autotrasporto che già avevano, ovviamente,

programmato la loro settimana lavorativa è incommensurabile ma nessuno ha chiesto scusa per una decisione tanto avventata quanto superficiale adottata quale atto più dimostrativo che utile. Qualcuno ne dovrà rendere conto. Passiamo alla novità più importanti di questo inizio 2013. Torna Transpotec Logitec. La più importante vetrina italiana dell'autotrasporto. A prescindere da quello che sarà il suo esito, si tratta di un importante segnale per la categoria che esprime una forte volontà di ripresa da un oggettivo momento di difficoltà testimoniato anche dai più recenti numeri diffusi dal Comitato Centrale dell'Albo. Dopo la parentesi milanese, Transpotec ritorna là dove vide i natali tanti anni fa, nella sua Verona, la città degli innamorati, la città di Giulietta, quasi a voler ribadire l'amore incondizionato verso il settore dell'autotrasporto che da moderno Romeo non può perdere l'occasione per ricambiarlo.

TN - TRASPORTONOTIZIE si fa in 4 per voi!



Secondo Sandiano

Per tutti, 14 anni è l'età del motorino. Non per TN - TRASPORTONOTIZIE che da sempre è per i "regali utili" e che, a ridosso di questo importante compleanno, ha deciso di regalarsi e di regalarvi tante novità, utili appunto per voi.

TN - TRASPORTONOTIZIE non ha deciso soltanto di aiutarvi ancor più nella vostra professione come ha sempre fatto, ha proprio deciso di farsi in quattro per voi! Come? Intanto con una rivista che, come potete notare, ha goduto di un **restyling grafico** che la rende decisamente più moderna, funzionale ed a misura vostra. **Aumentano anche il numero di pagine e di copie distribuite così come la frequenza di uscita.** Il tutto, come sempre, in maniera totalmente gratuita. È sufficiente contattare la nostra Redazione per ricevere gratuitamente la rivista cartacea nella propria cassetta postale.

Alla rivista si affianca poi il **TN Flash**, che ha nel nome la sua essenza. Una sorta di TN - TRASPORTONOTIZIE in miniatura con le notizie più importanti del mese e una cadenza di uscita più frequente. Iscrivendovi alla nostra newsletter, riceverete comodamente nella vostra casella e-mail tutti i TN Flash in formato pdf. Ma se volete essere aggiornati in tempo reale, **www.trasportonotizie.com** è ciò che fa per voi. Un vero e proprio quotidiano on-line degli autotrasportatori e di chi viaggia, su cui sono pubblicate tutte le notizie più importanti ed aggiornate su normativa, viabilità, infrastrutture, novità di mercato.

Così, letti gli articoli di interesse sulla rivista, potrete approfondire gli argomenti di maggiore attualità sul sito e rivolgere i vostri quesiti ai nostri esperti.

E se vi siete persi un numero della rivista, nessun problema. Sul sito è disponibile l'archivio con tutte le uscite del TN - TRASPORTONOTIZIE.

Ora che vi abbiamo spiegato che cosa abbiamo costruito per voi, vogliamo anche dirvi come abbiamo intenzione di continuare a farlo e cioè anche e soprattutto grazie alla **vostra preziosissima collaborazione.**

Il nostro obiettivo, infatti, è quello di costruire un polo informativo fatto anche da voi; per questo motivo vi chiediamo

**RIVISTA BIMESTRALE, NEWSLETTER MENSILE
QUOTIDIANO ONLINE**

TN - TRASPORTONOTIZIE diventa un sistema completo, unico ed indipendente per assistere l'autotrasportatore, tenerlo informato, dargli consulenza per risolvere le problematiche quotidiane, dargli voce affinché le sue esigenze vengano condivise dai colleghi ed evidenziate alle Istituzioni competenti affinché intervengano

di segnalarci tutto quanto ritenete necessario che avviene sul vostro territorio e noi saremo felici di pubblicarlo gratuitamente sul sito ed, eventualmente, anche sulle nostre pubblicazioni cartacee. Saranno per noi elementi di sicuro interesse, ad esempio, gli eventi, anche a carattere locale, o la segnalazione di malfunzionamenti di qualsiasi tipo che saremo lieti di pubblicare sulla rivista, facendola pervenire direttamente alle Istituzioni interessate stimolandole così a

porre rimedio ai vostri disagi. Di fatto, se vorrete, potrete essere i nostri corrispondenti dal territorio. Insomma, un circolo virtuoso in cui la flessibilità e l'immediatezza del web si uniscono all'autorevolezza di una rivista storica la cui credibilità è da sempre riconosciuta. A voi l'onore, e l'onere, di renderla a misura vostra: da oggi non avrete più la scusante che... "tanto nessuno ci ascolta né fa sentire la nostra voce...".



Francesca Vinai



Mattia Migliore



Imprese di autotrasporto

La crisi nei dati dell'Albo degli Autotrasportatori

L'Albo nazionale degli Autotrasportatori ha reso noti i dati, aggiornati al 31 dicembre 2012, inerenti le imprese che vi sono iscritte. Le aziende di autotrasporto registrate risultano essere in totale oltre 147.000, sebbene più di 43.000 fra queste siano iscritte senza disporre neppure di un automezzo.

Delle oltre 103.000 effettivamente operanti con propri veicoli, poco più di 78.000 risultano essere microimprese.

I numeri dell'Albo parlano chiaro: **resta forte nel nostro Paese la presenza delle piccole e medie imprese di "padroncini"**, vale a dire i trasportatori che possiedono un solo autocarro o piccolissime flotte. Le grandi aziende, invece, costituiscono una quota minima sul totale: sono poco più di 1000 quelle che possiedono da 51 a 100 automezzi, circa 350 le imprese aventi da 101 a 200 veicoli e 182 quelle con più di 200 veicoli. Confrontandola con i dati dell'Albo dif-

Ogni giorno tra luglio e dicembre 2012 hanno chiuso 11 aziende di autotrasporto

fusi a inizio luglio 2012, la rilevazione semestrale dello scorso dicembre fotografa con estrema chiarezza la grave crisi dell'**autotrasporto italiano**, che **in soli sei mesi ha perso 2109 aziende**. Detto altrimenti, ogni giorno tra luglio e dicembre hanno chiuso 11 aziende di autotrasporto nel nostro Paese.

La perdita maggiore si è registrata tra le piccolissime imprese, che il 31 dicembre erano 78.008, a fronte delle 80.141 attive alla fine di giugno.

Si sono ridotte in modo significativo anche le imprese con parco da 6 a 10 veicoli (12.248 unità, contro le 12.568 di giugno) e quelle con parco da 11 a 50 veicoli (12.017 unità, contro le 12.390 di giugno).

È rimasto, invece, sostanzialmente stabile il numero delle imprese più grandi, che contano più di 50 veicoli.

Imprese iscritte all'Albo al 31 dicembre 2012

| | |
|--------------------------------|----------------|
| Imprese senza veicoli | 43.573 |
| Imprese con veicoli | 103.881 |
| - aventi da 1 a 5 veicoli | 78.008 |
| - aventi da 6 a 10 veicoli | 2.248 |
| - aventi da 11 a 50 veicoli | 12.017 |
| - aventi da 51 a 100 veicoli | 1.070 |
| - aventi da 101 a 200 veicoli | 356 |
| - aventi più di 200 veicoli | 182 |
| TOTALE imprese iscritte | 147.454 |



VOLVO TRUCK CENTER

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

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

Strada Ronco, 19
Tortona (AL)
Tel. 0131862618

Veicoli Euro 6

In arrivo un incentivo per l'acquisto?

Dopo il disastroso calo di immatricolazioni di veicoli commerciali registrato nel 2012 (si legga il **box sottostante**), la riunione tra Governo e associazioni di categoria del 12 dicembre scorso ha lasciato spazio ad un barlume di speranza per il settore.

Durante l'incontro in cui sono state definite le modalità di ripartizione dei fondi destinati all'autotrasporto (di cui avevamo dato notizia sullo scorso numero di TN - TRASPORTONOTIZIE), pare che si sia associata alla parola "veicoli" quella di "incentivo".

Infatti, dei 400 milioni di euro stanziati per il settore dell'autotrasporto, 50 sono stati destinati a sostenere gli investimenti delle imprese.

Di questi, 26,4 milioni saranno utilizzati per la trimestralizzazione dei rimborsi delle accise sul gasolio mentre pare che i fondi rimanenti non abbiano ancora trovato un'allocazione precisa, specie ora con la questione Ecobonus ancora al vaglio della Commissione europea.

Ecco, quindi, che la quota restante per gli investimenti potrebbe essere tradotta nell'incentivo all'acquisto di veicoli Euro 6, come si è largamente voluto far intendere nel corso del meeting. Quali sono i motivi di questa spinta al

rinnovamento?

Innanzitutto, lo svecchiamento del parco veicolare italiano, che purtroppo si attesta a livelli molto bassi rispetto alla media europea.

In secondo luogo, l'abbassamento dell'impatto ambientale degli attuali mezzi circolanti.

Ultimo, ma non meno importante, la necessità di rendere più competitivo l'intero indotto dell'autotrasporto italiano attraverso la dotazione di strumenti tecnologicamente all'avanguardia.

Tuttavia, l'ultima riunione tra Mini-

sterio dei Trasporti e associazioni del settore, tenutasi il 7 febbraio scorso, ha modificato l'allocazione dei fondi destinati all'autotrasporto (come **leggerete a pagina 18**), riducendo da 50 a 24 milioni di euro la cifra stanziata per gli investimenti.

Per ora, dunque, l'incentivo Euro 6 resta un progetto allo stato embrionale, che pure ha dato un segnale forte al settore.

Non ci resta che attendere gli eventuali sviluppi futuri che l'incentivo per l'acquisto di veicoli Euro 6 avrà con il nuovo Governo.



Immatricolazioni veicoli commerciali, crollo nel 2012

Il 2012 si è chiuso con un bilancio estremamente negativo per le vendite di veicoli commerciali.

Tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2012 le immatricolazioni di mezzi per trasporto merci con massa complessiva fino a 3,5 tonnellate hanno fatto registrare una flessione pari al 31,6%.

Ciò significa che nel corso del 2012 è stato immatricolato circa un terzo di veicoli commerciali in meno rispetto all'anno precedente.

Stiamo parlando di 116.742

autocarri immatricolati nel 2012, contro i 170.768 del 2011, con un crollo di oltre 54.000 unità.

Soltanto nel dicembre 2012 si è assistito al sedicesimo calo mensile consecutivo nelle vendite (-20,7%), con appena 9.617 autocarri immatricolati, a fronte delle 12.130 unità immatricolate nello stesso mese del 2011.

A rendere noti i dati allarmanti è un'analisi del Centro Studi UNRAE, l'Associazione delle case automobilistiche estere in Italia, da gennaio entrato a

far parte del Sistema statistico nazionale (SISTAN) gestito dall'ISTAT. Il Direttore Generale dell'UNRAE Romano Valente ha così commentato l'elaborazione svolta: "Il volume del 2012 ci riporta ai livelli degli anni 1993/1994 che chiusero con circa 110.000 unità e che furono caratterizzati da una crisi acuta, concomitante con la svalutazione della lira, il prelievo forzoso sui conti correnti e la crisi del terziario. Il mercato riuscì a risalire progressivamente dopo la prima manovra Tremonti.

Il settore è stato per tutto l'anno penalizzato dalle difficoltà di accesso al credito per le imprese e dallo scenario generale di recessione economica e di stallo dei consumi e investimenti".

E il peggio pare non essere ancora alle spalle: **non si prevede alcuna ripresa nell'anno da poco iniziato**. Valente ha dichiarato che "senza interventi di alleggerimento di queste difficoltà è possibile prevedere nel 2013 un andamento stabile sui livelli del 2012".

Beni trasportati su gomma in Italia

Il 25% proviene da cave e miniere

Un quarto dei carichi del trasporto su strada in Italia è costituito dai prodotti grezzi delle miniere e delle cave.

Lo rivela un'analisi realizzata dall'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile dell'Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) e pubblicata ad inizio gennaio.

Secondo tale elaborazione, basata sui dati dell'Istat e riferita all'anno 2011, **la principale tipologia di merce trasportata su gomma nel nostro**



Paese è quella delle materie prime minerali metallifere, che hanno costituito il 25% circa degli oltre 1.300 milioni di

tonnellate di beni complessivamente movimentati nel 2011 su strada.

Anche i prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi risultano trasportati su strada in grandi quantità: nel 2011 hanno superato quota 17% sul totale delle merci movimentate su camion.

La tabella sottostante riporta in dettaglio la classifica delle prime dieci categorie merceologiche del trasporto

nazionale su gomma nel 2011, elaborata dall'Osservatorio Airp sulla Mobilità Sostenibile.

| Gruppo merceologico | Tonnellate | Quota (%) |
|----------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| 1. Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave | 335.586.122 | 25,04 |
| 2. Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi | 232.200.859 | 17,33 |
| 3. Materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti | 110.237.953 | 8,23 |
| 4. Prodotti alimentari, bevande e tabacchi | 101.676.622 | 7,59 |
| 5. Metalli, manufatti in metallo | 97.129.012 | 7,25 |
| 6. Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura | 82.684.367 | 6,17 |
| 7. Prodotti petroliferi | 62.316.251 | 4,65 |
| 8. Legno e prodotti in legno e sughero | 51.874.820 | 3,87 |
| 9. Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali | 37.724.399 | 2,82 |
| 10. Altre merceologie | 228.518.737 | 17,05 |
| TOTALE | 1.339.949.142 | 100,00 |

ALPISERVICE

Il nostro impegno, il Vostro successo

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



Autostrade

Ecco i caselli più cari d'Italia nel 2013

Lo scorso 1° gennaio sono entrati in vigore gli incrementi dei pedaggi autostradali validi per il 2013. A stabilirli sono i decreti interministeriali che hanno firmato a fine 2012 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Corrado Passera e il Ministro dell'Economia e delle Finanze Vittorio Grillo.

Gli adeguamenti tariffari consistono in un **aumento medio del 2,91%**, calcolato sulla base della media ponderata tra la tariffa di base ed il consuntivo di traffico dell'anno precedente. Tali incrementi sono funzionali ad assicurare la realizzazione degli investimenti infrastrutturali posti a carico delle società concessionarie delle singole tratte autostradali e a garantire gli interventi di manutenzione della rete autostradale previsti dalle convenzioni vigenti.

Da sottolineare il fatto che i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia non abbiano consentito l'adeguamento delle tariffe proposto da quattro concessionarie autostradali sulla propria rete (Brescia-Verona-Vicenza-Padova, SATAP A4, SATAP A21 e SAT Autostrada Tirrenica).

I due Ministeri, inoltre, hanno autorizzato rincari inferiori a quelli richiesti da altre tre società (Autostrade per l'Italia, Ativa e la Milano-Serravalle). Come mostra la tabella sottostante, i rincari maggiori per l'anno in corso interessano i caselli autostradali del Nord Italia. In particolare, le autostrade italiane più care sono quelle della Valle d'Aosta, che hanno subito aumenti tariffari tra l'11 e il 14%, e quelle del Veneto, dove gli aumenti superano i 13 punti percentuali.

| Società concessionaria | Aumento tariffario per il 2013 (%) |
|----------------------------------------------------|------------------------------------|
| Asti Cuneo S.p.a. | 7,20 |
| ATIVA Autostrada Torino-Ivrea-Valle D'Aosta S.p.A. | 0,82 |
| Autocamionale della Cisa S.p.A. | 7,39 |
| Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A. | sospeso |
| Autostrada dei Fiori S.p.A. | 3,70 |
| Autostrada del Brennero S.p.A. | 1,21 |
| Autostrade Centropadane S.p.A. | 5,66 |
| Autostrade per l'Italia S.p.A. | 3,47 |
| Autovie Venete S.p.A. | 12,63 |
| CAV S.p.A. - Passante Mestre | 13,55 |
| CAV S.p.A. - Tratte autostradali A4 | 13,19 |
| Consorzio Autostrade Siciliane | 0,00 |
| Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A. | 1,16 |
| RAV - Raccordo Autostradale Valle D'Aosta S.p.A. | 14,44 |
| SALT - Autostrada Ligure - Toscana S.p.A. | 3,93 |
| SAM - Autostrade Meridionali S.p.A. | 0,00 |
| SAT - Autostrada Tirrenica S.p.A. | sospeso |
| SATAP S.p.a. A4 | sospeso |
| SATAP S.p.a. A21 | sospeso |
| SAV - Autostrade Valdostane S.p.A. | 11,55 |
| SITAF - barriera di Avigliana | 6,65 |
| SITAF - barriera di Bruere | 4,90 |
| SITAF - barriera di Salbertrand | 6,15 |
| Strada Dei Parchi S.p.a. | 7,56 |
| Tangenziale Napoli S.p.A. | 3,59 |
| Torino-Savona S.p.A. | 2,24 |

Rincaro pedaggi per TIR in Austria

Dal 1° gennaio 2013 sulle autostrade austriache sono aumentati i pedaggi **per i veicoli industriali di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate**, con percentuali diverse a seconda del numero degli assi, della classe Euro del mezzo e del tratto di percorrenza.

Il **rincaro di base è del 3%** rispetto allo scorso anno, sebbene su alcune tratte autostradali abbia raggiunto **picchi del 10-15%**, come sull'A12 Inntalautobahn, nel tratto compreso tra il confine austro-tedesco di Kufstein e lo svincolo Innsbruck-Amras.

I più consistenti incassi ai caselli, previsti fino al 2015, sono destinati a finanziare il progetto del tunnel ferroviario di base del Brennero. Sul sito web dell'ASFING, la società che gestisce la rete delle autostrade e delle superstrade austriache, sono visionabili tutte le percentuali dettagliate degli aumenti.



È attivo RoLa

Trasporto merci intermodale fra Italia e Germania

Da alcuni mesi è attivo fra l'Italia e la Germania il servizio RoLa, abbreviazione di Rollende Landstrasse ossia **"autostrada viaggiante"**, che attuando un trasporto intermodale strada-ferrovia, collega l'interporto di Roncafort a Trento, con quello tedesco di Regensburg a Monaco.

Trenitalia ha, infatti, siglato con Trasposervizi un accordo che "rappresenta - si legge in un comunicato del gruppo FS - un esempio significativo di collaborazione tra un vettore ferroviario ed un operatore privato nel settore autotrasporto, finalizzata alla pianificazione di un nuovo servizio di trasporto più efficiente ed economico".

Il servizio RoLa consiste in un **trasporto combinato accompagnato**, grazie al quale l'autocarro viene caricato su un treno e il conducente viaggia al seguito in un vagone.

Appare così evidente il vantaggio che l'autostrada viaggiante offre alle imprese di autotrasporto in termini di **risparmio di carburante e riposo del conducente** (il quale, una volta raggiunto il terminal di destinazione, può rimettersi immediatamente alla guida), senza contare la riduzione della congestione stradale e dell'impatto ambientale.

RoLa è già operativa dal 2001 tra Fri-

burgo e Novara e dal 2011 tra Basilea e Lugano.

Il servizio consente fra l'altro di transitare in territorio svizzero da Paese UE a Paese UE evitando soste per le operazioni doganali.

In tal modo, costituisce un' **alternativa rapida ed economica al trasporto su gomma per attraversare le Alpi in entrambe le direzioni, 24 ore su 24, anche in presenza di divieti di circola-**

zione notturni e domenicali.

Spostando i tir dalla strada alla ferrovia anche fra Trento e Monaco sull'asse del Brennero, il principale corridoio di collegamento tra il nostro Paese e la Germania, RoLa diventa un servizio "da sviluppare con convinzione - ha dichiarato il gruppo FS - anche in considerazione dei vincoli al trasferimento stradale delle merci sull'arco alpino, destinati a diventare sempre più stringenti".



IVECO

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

AUTORIZZATA IVECO



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

VDO Servizio tachigrafi
Continental digitali e analogici

Tel.: 0172.495123 - 0172.495693

Fax: 0172.499440

E-mail: l.corradino@libero.it



IL MONDO DEL TRASPORTO

Palletways Italia cresce

Ora punta sulle spedizioni estere di merce su pallet

Palletways Italia, l'azienda del gruppo Palletways Group Ltd, leader del trasporto espresso di merce pallettizzata in Europa, ha chiuso il 2012 con un bilancio estremamente positivo, che fa ben sperare per il futuro.

Dal 2002, anno della sua fondazione, al 2012 Palletways Italia ha rivoluzionato il ciclo logistico del trasporto di merce pallettizzata nel nostro Paese, diventando l'operatore di riferimento nel settore.

Oggi, grazie ai tre hub di Bologna, Avellino (dedicato al Sud Italia) e San Giuliano Milanese (che gestisce le spedizioni del Nord Italia), Palletways è in grado di offrire il più veloce servizio distributivo di merce su pallet in Italia.

Il 2012 ha fatto registrare una crescita del 20% dell'azienda, coronamento della rapidissima ascesa maturata in appena 10 anni.

Se nel corso del 2002 Palletways distribuì 73.000 pallet, nell'anno che si è da poco concluso ha raggiunto il traguardo di 1.000.000 di pallet consegnati.

Albino Quaglia, amministratore delegato di Palletways Italia, ha così commentato il successo: "Ciò che ci rende più orgogliosi non è il risultato numerico in sé, pur straordinario, quanto la certezza che dal primo pallet al milionesimo abbiamo sempre garantito tempi certi e la sicurezza di ogni singola spedizione".

Le ragioni che inducono i clienti a rivolgersi sempre più numerosi a Palletways, spiega Quaglia, sono "la qualità del servizio, la tipologia di pallet sempre più aderente alle necessità dei diversi vertical market d'interesse, un eccellente rapporto qualità/prezzo, la semplicità delle tariffe, esenti fra l'altro della tradizionale conversione peso/volume o degli inoltri o di altri diritti fissi/spese accessorie varie, senza dimenticare la flessibilità, che ci permette di rispondere ad ogni tipo di esigenza: dalla consegna di pochi bancali verso destinazioni multiple, al trasporto di quantitativi di merce più significativi, tipico ad esempio della



grande distribuzione. Tutto questo aumenta inevitabilmente la nostra quota di mercato".

Per consolidare il successo nel 2013, Palletways ha deciso di puntare sulle spedizioni all'estero, rinnovando il servizio che consente di movimentare rapidamente piccole partite di merce pallettizzata verso ogni destinazione europea.

Ha così lanciato **un nuovo Servizio Internazionale, basato su tariffe più competitive e tempi di consegna ancor più rapidi**.

I concessionari potranno, infatti, immettere i pallet direttamente negli hub europei, evitando il transito in quelli di smistamento nazionale.

La nuova formula pensata da Palletways si addice perfettamente alla realtà italiana, costituita sempre più da aziende che spediscono piccole partite di merce verso destinazioni multiple.

I Paesi cui ad oggi si rivolgono mag-

giormente le spedizioni di merci italiane su pallet sono la Germania (31%), gli Stati del Benelux (27%), il Regno Unito (17%), la Francia (13%), la Spagna (11%) e il Portogallo (11%).

I settori produttivi più coinvolti sono quelli vitivinicolo, agroalimentare, delle ceramiche e della meccanica/automotive.

Angelo Pizzuto, Key Account di Palletways, dichiara che i clienti che hanno usufruito del nuovo Servizio Internazionale, hanno espresso soddisfazione in quanto "possono focalizzarsi sul proprio core business, delegando la gestione di tutte le spedizioni estere ad un solo interlocutore, di cui si fidano". In effetti, "forti di un network che abbraccia 11 Paesi e 300 società di trasporto consorziate in tutta Europa - sottolinea Stefano Gandolfo, responsabile del Servizio Internazionale per Palletways - siamo il partner ideale per le aziende che si affacciano ai mercati del Vecchio Continente".

SPECIALE

NOVITÀ ADR 2013

a cura di Antonio Dileo

CON QUESTA NOTA SI INTENDE METTERE IN EVIDENZA LE PRINCIPALI NOVITÀ CHE SONO CONTENUTE NEL TESTO DEL NUOVO ADR 2013 CHE È ENTRATO IN VIGORE PER IL **TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI PERICOLOSE** IL 1° GENNAIO 2013 ED È STATO PREDISPOSTO SULLA BASE DELLA 17ª EDIZIONE DELLE RACCOMANDAZIONI ONU SUL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE EMANATE NEL MAGGIO 2011. COME SEMPRE, IL TESTO PREVEDE SEI MESI DI TEMPO (FINO AL 30 GIUGNO 2013) COME LIMITE MASSIMO PER I SINGOLI STATI PER METTERSI IN REGOLA CON LE NUOVE NORME. IL GOVERNO DEVE COMUNQUE EMANARE UN DECRETO DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA UE ATTRAVERSO LA QUALE VIENE EMANATA LA NUOVA NORMATIVA ADR

PARTE 1

Capitolo 1.1.3 - Esenzioni

La sezione 1.1.3 prevede ora 9 casi (da 1.1.3.1 a 1.1.3.9) relativa all'utilizzo di merci pericolose (gas) utilizzate come agenti di raffreddamento o di condizionamento durante il trasporto.

Capitolo 1.1.4 - Applicabilità di altre regolamentazioni

Sono state semplificate le condizioni di "Utilizzazione delle cisterne mobili tipo IMO approvate per i trasporti marittimi".

Capitolo 1.1.5

E' stata introdotta una nuova sezione 1.1.5 che recita testualmente:

"Quando è richiesta l'applicazione di una norma e vi è un qualsiasi tipo di conflitto tra questa norma e le disposizioni dell'ADR, le disposizioni dell'ADR prevalgono".

Capitolo 1.2 - Definizioni

E' stata inserita la definizione di **"recipiente a pressione di soccorso"** con una capacità in acqua non superiore ai 1000 litri nel quale sono sistemati recipienti a pressione danneggiati o non conformi.

Capitolo 1.4.2.1 - Responsabilità dello Speditore

Secondo ADR 2013 lo **Speditore**, deve fornire al trasportatore informazioni e dati in **maniera tracciabile** e, se necessario, i documenti di trasporto e i documenti di accompagnamento richiesti con particolare riferimento a quanto previsto nel capitolo 5.4 e nelle tabelle della parte 3.

Capitolo 1.8 - Misure di controllo

Nel paragrafo 1.8.5.1 viene specificato che la trasmissione all'autorità competente (la Motorizzazione) della cosiddetta **"Relazione di incidente"**, di competenza del Consulente ADR, deve avvenire entro 1 mese dall'avvenuto incidente. (A livello nazionale tale termine è, invece di 45 giorni)

Capitolo 1.9 - Tunnel Stradali

Ad oggi l'Italia non ha comunicato la classificazione delle gallerie presenti sul territorio nazionale, le quali sono da considerarsi tutte di **CATEGORIA A** (salvo caso specifici).

PARTE 2

Capitolo 2.2.2 - Gas

Vengono introdotti i nuovi **"Prodotti chimici sotto pressione"**

Materie liquide, pastose o pulverulenti sotto pressione alle

quali viene aggiunto un gas propellente (gas compresso o liquefatto).

Capitolo 2.2.3 - Liquidi infiammabili

Vengono introdotti i nuovi:
 Oggetti contenenti liquidi infiammabili
UN 3269 - Kit di resina poliestere
UN 3473 - Cartucce per pile a combustibile

PARTE 3

Capitolo 3

Come sempre la **lista A** delle merci pericolose ha subito delle variazioni con l'ingresso di nuovi codici e l'uscita di vecchi.

NUOVI NUMERI ONU

UN 3497 - Farina di Krill (alimento per pesci polverizzato)
UN 3498 - Monocloruro di iodio, liquido
UN 3499 - Condensatori elettrici a doppio strato
UN 3500 - 3501 - 3502 - 3503 - 3504 - 3505 Prodotti chimici sotto pressione
UN 3506 - Mercurio contenuto in oggetti fabbricati

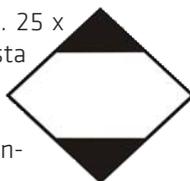
NUMERI ONU CANCELLATI

UN 1169 PG I - UN 1197 PG I - UN 1266 PG I - UN 1286 PG I - UN 1287 PG I

Sono state modificate e aggiunte delle disposizioni speciali. Es.: istruzione di imballaggio **P206** associata ai nuovi prodotti chimici sotto pressione.

Capitolo 3.4

E' stata revisionata la sezione 3.4.13:
 Se una unità di trasporto (carro ferroviario, veicolo stradale, container) contiene contemporaneamente merci pericolose che richiedono il pannello arancione o le etichette di pericolo e merci pericolose che richiedono una marcatura conforme al 3.4.15 (l'etichetta bianconera dim. 25 x 25 prevista per l'esenzione totale), questa può essere così segnalata:
 -soltanto pannelli arancioni per i veicoli
 -soltanto le etichette di pericolo per i container
 -contemporaneamente i pannelli arancione, o etichette di pericolo, e la marcatura di quantità limitata (esenzione totale).



PARTE 4

Le novità che interessano la parte 4 del manuale ADR 2013 riguardano essenzialmente:
 - la modifica e l'introduzione di alcune nuove istruzioni di imballaggio;
 - l'introduzione dei nuovi **Recipienti di soccorso a pressione**;
 - l'introduzione di nuovi imballaggi (fusti/casse) costruiti in **altro metallo** (es. Titanio) che non sia alluminio o acciaio (fusti **1N** e casse **4N**)

PARTE 5

Capitolo 5.1

In tema di "sovrimezzi" dovrà essere riportato il marchio di materia pericolosa per l'ambiente (pesce e albero)

quando richiesto sui colli contenuti, salvo quando sia visibile la marcatura riportata sui colli stessi.

Capitolo 5.2

E' stata introdotta una importante modifica relativa alle dimensioni minime della marcatura (numero ONU e lettere UN)

| | |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 12mm | Superiore a 30 litri capacità (colli) Superiore a 30 kg massa netta (colli) Superiore a 60 litri capacità in acqua (bombole) |
| 0,6 mm | Massimo 30 litri capacità (colli) Massimo 30 kg massa netta (colli) Massimo 60 litri capacità in acqua (bombole) |
| Dimensioni appropriate | Massimo 5 litri capacità (colli) Massimo 5 kg massa netta (colli) |

Questa nuova norma entra in vigore dal 1° gennaio 2014 per gli imballaggi e al successivo controllo periodico (comunque non oltre il 30 giugno 2018) per le bombole con una capacità in acqua non superiore a 60 litri.

Capitolo 5.3

E' stata revisionata la sezione 5.3.2.1.1 precisando che anche nel caso in cui, durante il trasporto, un rimorchio (o semirimorchio) contenente merci pericolose viene staccato dalla sua motrice (o trattore) **un pannello di colore arancione deve rimanere fissato sul retro di tale rimorchio (o semirimorchio)**.

Capitolo 5.4 - Documento di trasporto

In caso di trasporto di materie pericolose per l'ambiente, è prescritto che il documento di trasporto rechi l'indicazione supplementare:
"PERICOLOSO PER L'AMBIENTE O INQUINANTE MARINO /PERICOLOSO PER L'AMBIENTE".

Capitolo 5.5.3 - Materie refrigeranti

E' stata inserita una nuova sezione 5.5.3 che fornisce le disposizioni speciali applicabili ai colli e ai veicoli e container contenenti materie (gas) che presentano un rischio di asfissia quando vengono utilizzate per scopi di refrigerazione o condizionamento.

UN 1845 - GHIACCIO SECCO
UN 1977 - AZOTO LIQUIDO REFRIGERATO
UN 1951 - ARGON LIQUIDO REFRIGERATO

Queste norme si applicano soltanto ai veicoli ed ai container che contengono nei colli, materie utilizzate per il solo scopo di refrigerazione o condizionamento durante la fase di trasporto.
 Siamo in regime di esenzione per cui si applicano soltanto le norme di questa sezione.

I colli sottoposti a refrigerazione, contenuti nel veicolo, devono essere marcati con l'indicazione del nome del gas utilizzato, seguito da **"AGENTE REFRIGERANTE"** o **"AGENTE DI CONDIZIONAMENTO"**, secondo il caso, in una lingua ufficiale del Paese di origine ed in inglese, francese o tedesco. Tali colli devono essere trasportati in veicoli e container ben ventilati.

I veicoli ed i container devono anche recare un apposito segnale di attenzione (sagoma umana che si accascia con scritta **ATTENZIONE (WARNING, ATTENTION o ACHTUNG)**).

I documenti che accompagnano il trasporto (POLIZZA DI CARICO, MANIFESTO DI CARICO, LETTERA DI VETTURA CMR) devono riportare:

- Il numero ONU preceduto dalle lettere U
- La designazione ufficiale di trasporto della materia (gas) utilizzato seguita dalla indicazione "agente refrigerante" o "agente di condizionamento" nella lingua del paese di origine ed in inglese, francese o tedesco.

UN 1845 - Diossido di carbonio, solido, agente refrigerante

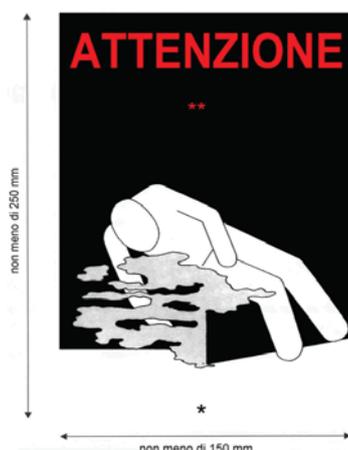
PARTE 6

Capitolo 6.2.3.11 - Recipienti a pressione di soccorso

E' stata introdotta questa nuova sezione che disciplina questo tipo di imballo di soccorso.

Capitolo 6.8 - Cisterne smontabili

E' stata revisionata la sezione 6.8.2.5 con l'introduzione di nuove norme sulla marcatura delle cisterne smontabili.



PARTE 7

Sezione 7.5.2 (divieto di carico in comune)

E' stata introdotta la nuova sottosezione 7.5.2.4 con la quale si precisa che anche per le materie pericolose imballate in quantità limitata (esenzione totale) è **proibito** il carico in comune con materie ed oggetti esplosivi, ad eccezione di quelli della divisione 1.4 e dei numeri ONU 0161 e 0499.

Sezione 7.5.7 (Movimentazione e stivaggio)

La norma del capitolo 7.5.7.1 che prescrive i criteri per la movimentazione e lo stivaggio di colli di merci pericolose, è stata modificata in maniera importante inserendo un riferimento alla nuova norma tecnica **EN 12195-1.2010**.

PARTE 8 - Dotazioni di bordo/estintori

La sezione 8.1.4 è stata modificata riscrivendo il testo della sezione 8.1.4.1 sotto forma di tabella (**si veda sotto**).

Capitolo 8.6 - Restrizioni in tunnels stradali

E' stata revisionata la sezione 8.6.4 prescrivendo che le restrizioni in galleria si applicano anche a: veicoli che trasportano merci pericolose in quantità limitata, che sono marcati secondo la nuova sezione 3.4.13 per le gallerie di categoria E.

PARTE 9

La parte dedicata alle prescrizioni relative ai veicoli ADR **non** ha subito **variazioni**.

| 1. Massa massima unità di trasporto | 2. Numero minimo di estintori | 3. Capacità minima totale per unità di trasporto | 4. Estintori adatti ad un incendio del motore o della cabina: almeno uno con una capacità minima di | 5. Estintori supplementari: almeno uno deve avere una capacità minima di |
|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Fino a 3,5 ton | 2 | 4 kg | 2 kg | 2 kg |
| Sopra 3,5 ton. e fino a 7,5 ton | 2 | 8 kg | 2 kg | 6 kg |
| Sopra 7,5 ton | 2 | 12 kg | 2 kg | 6 kg |

LA CAPACITA' SI INTENDE PER ESTINTORI A POLVERE

(Nel caso di altro agente estinguente adatto, la capacità deve essere equivalente)



OFFICINA CERVETTO

Riparazione autocarri ed autovetture - Diagnosi auto

Centro Revisioni Auto & Moto

Ricarica Aria condizionata

Sostituzione pneumatici



Riparatore autorizzato R1



Autorizzazione n. 34
Provincia di Genova

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

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

ELEZIONI POLITICHE 2013

La parola agli esperti impegnati in campagna elettorale

a cura di Roberto Bosticco

Abbiamo intervistato sei personaggi di diverso colore politico impegnati nel settore trasporti. Proponiamo su queste pagine una sintesi delle loro risposte.

TROVERETE LE INTERVISTE COMPLETE SUL NOSTRO SITO www.trasportonotizie.com, dove pubblicheremo tutte le dichiarazioni pervenute fino alla chiusura della campagna elettorale.

Che cosa ne è emerso?

Ce n'è davvero per tutti i gusti, tra chi è d'accordo sulla TAV e chi no, tra chi riconosce un ruolo di primaria importanza alle aziende di trasporto su gomma e chi le vorrebbe ridimensionare, ecc.

Sarà interessante mettere i politici alla prova: come

faranno, infatti, a trovarsi d'accordo, quand'anche all'interno delle medesime coalizioni i punti di vista sono spesso diametralmente opposti o quantomeno distanti?

Di certo, sappiamo che i fondi a disposizione sono limitati e che, in linea generale, il futuro riserva al mondo del trasporto non poche incognite.

Per quanto ci riguarda, non verremo meno al nostro compito di seguire con attenzione lo svolgimento delle elezioni e, soprattutto, di vigilare sull'attività del nuovo Governo, di qualunque colore politico esso sia. Chissà che, grazie anche a questo, non ne esca, una volta tanto, qualcosa di buono per il nostro settore.

- 1) SE OTTERRETE LA FIDUCIA DEGLI ELETTORI, QUALI PROVVEDIMENTI LEGATI AL MONDO DEL TRASPORTO ADOTTERETE?
- 2) LE AZIENDE DI TRASPORTO ITALIANE, PIÙ DELLE CONCORRENTI ESTERE, SOFFRONO DELL'ATTUALE STATO DI CRISI. DAL SUO PUNTO DI VISTA, QUALI SONO LE PRINCIPALI CAUSE?
- 3) SI VENDONO MENO AUTOVETTURE E, SOPRATTUTTO, MENO VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI. RITIENE CHE SIANO NECESSARIE DELLE POLITICHE DI INCENTIVAZIONE?
- 4) RAPPRESENTA UN VANTAGGIO OPPURE UN DANNO IL FATTO CHE IN ITALIA OLTRE IL 90% DEL TRASPORTO DI MERCI AVVENGA SU STRADA?
- 5) DAL VOSTRO PUNTO DI VISTA, QUALI SONO LE DIRETTRICI DI TRASPORTO DA INCENTIVARE?

STEFANO ESPOSITO (PD)

- 1) Lavoriamo per un'integrazione e un passaggio dalla gomma al ferro. Dobbiamo garantire costi più bassi.
- 2) Occorre un piano industriale. Non averlo preteso dai governi che si sono succeduti è una responsabilità che va suddivisa tra politica incompetente e mancanza di visione di chi questo settore lo vuole rappresentare.
- 3) Assolutamente sì, di carattere ambientale. Dobbiamo poi capire se possediamo ancora un'industria nazionale automobilistica e favorire sempre di più l'auto a metano e quella elettrica.
- 4) Un sistema squilibrato, non moderno. Non dobbiamo uccidere il trasporto su gomma, come dicevano alcuni sostenitori del mio partito con una certa cultura ambientalista.
- 5) Le direttrici con il nord Europa mi paiono in avanzato stato di lavoro. Senza grandi lavori pubblici non usciamo dalla crisi. Il corridoio mediterraneo consente di riportare all'antico splendore anche il nostro sistema portuale ed è parte integrante di una politica complessiva.

BARTOLOMEO GIACHINO (Pdl)

- 1) Ricostruiremo la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica e apriremo un tavolo con committenza e autotrasporto per discutere su tempi di pagamento a 30 giorni e costi minimi. Incentiveremo il franco destino negli scambi internazionali di merci e lo Sportello unico doganale, che renderà più competitivi i nostri porti.
- 2) In Italia si è avuto un maggior calo della produzione a causa della politica recessiva del Governo Monti. In più, una quota delle merci che potrebbe arrivare ai porti italiani, diventando appannaggio delle nostre aziende di trasporto, sceglie i più efficienti porti nordeuropei.
- 3) Si può discutere di incentivi per l'acquisto di Euro 6 e prevedere la distribuzione delle merci in città su veicoli Euro 5 o a metano.
- 4) C'è bisogno di uno sviluppo più equilibrato del settore trasportistico in Italia, incrementando il trasporto merci su ferro.
- 5) Sono fondamentali l'intermodalità e lo sviluppo di un rapporto positivo tra Governo e autotrasporto.

MARCO SCIBONA (MOVIMENTO 5 STELLE)

- 1) Dovremmo invertire la tendenza, investendo nel trasporto pubblico locale e non nelle grandi opere. È incredibile che nel retroporto di Alessandria ci siano cumuli di containers mai utilizzati: qualcosa non quadra, come per la maggior parte dei camion che continua a viaggiare senza trasportare mai nulla.
- 2) La recessione economica. Occorre limitare il più possibile lo spostamento delle merci, senza dazi, ma puntando alla qualità e alla consapevolezza del consumo locale. Non è un ritorno all'autarchia: che senso ha far arrivare merci alimentari da grandi distanze?
- 3) Noi pensiamo che il mondo dei trasporti debba innovarsi e che ambientalmente la storia del motore termico sia arrivata alla fine.
- 4) Sulla lunga distanza occorre caricare i mezzi su rotaia. Nel momento in cui lo Stato investe quantità elevate di denaro per creare infrastrutture inutili e, nel contempo, pensa di raddoppiare il tunnel autostradale del Frejus, va in contraddizione.
- 5) Non solo NO TAV. Un retroporto a Genova oppure a Savona non ci sembra una cosa fattibile.

NILO DURBIANO (RIVOLUZIONE CIVILE)

- 1) Un grande piano di piccole opere pubbliche utili. Solo gli ultimi 200 km andrebbero percorsi su gomma.
- 2) Arretratezza del sistema di trasporto dal punto di vista dell'organizzazione della logistica. Durante una crisi, un sistema di trasporto basato sulla gomma, pur se capillare, ha costi elevatissimi e risente in maniera pesante del costo dei carburanti.
- 3) No. Vanno incentivate le ricerche volte alla produzione di motori e di tecnologie a basso costo e a basso impatto ambientale, quali l'auto elettrica o quella alimentata a energia solare o a idrogeno.
- 4) Assolutamente un danno. Francia e Germania hanno vie di trasporto di merci su acqua e su ferro molto più sviluppate delle nostre. È dovuto alla forte presenza della lobby dei trasportatori nelle sedi decisionali.
- 5) Dobbiamo avere il trasporto ferroviario nord-sud e, inoltre, da Genova a salire verso la Svizzera e la Germania. La TAV è un'opera inopportuna. Non hanno senso grandi investimenti come il cosiddetto corridoio 5; in Val di Susa la tratta esistente è più che sufficiente.

**GIUSEPPE ARENA
(FARE PER FERMARE IL DECLINO)**

- 1) È necessario liberalizzare il mercato, abolendo alcune normative, introdotte dai "liberisti" precedenti. Le linee ferroviarie vanno integrate con il trasporto su gomma.
- 2) Nel trasporto su gomma esistono una miriade di padroncini, che lottano per sopravvivere. Nel trasporto ferroviario delle merci ci troviamo con scali eccezionali, come Alessandria e Orbassano, che però nel corso degli anni sono stati abbandonati.
- 3) La Fiat in più momenti della sua vita ha ricevuto incentivi per vendere. In altri paesi, esistono aziende che ne ricevono ma che vendono molto di più. L'esempio che certamente darà fastidio a Marchionne è quello del Gruppo Volkswagen. Occorre ridurre i costi e la tassazione sulle imprese e pensare anche al costo dell'energia, altrimenti non cresceremo mai.
- 4) Uno svantaggio. Con un'apertura degli scali ferroviari e una migliore gestione, soprattutto della linea nord-sud, ci sarebbero meno camion sulle strade. Occorre una maggiore integrazione: toglieremmo un sacco di camion dalla strada e ne deriverebbe un servizio più efficiente.
- 5) Esiste la questione di Genova, che non ha un retroporto decente, che potrebbe essere Alessandria. Vedo pochi spazi per il retroporto di Savona: perché crearne un altro quando quello che abbiamo già costruito con i soldi dei contribuenti non viene sfruttato? Personalmente, inoltre, non sono convinto del collegamento Torino-Lione.

LANFRANCO SENN (SCELTA CIVICA)

- 1) Dobbiamo proseguire nella realizzazione dei trafori alpini e nel completamento dell'alta velocità Torino-Venezia-Trieste.
- 2) All'estero, le aziende hanno dimensioni più grandi, perché il sistema è più efficiente e meno corporativo, mentre occorre più concorrenza.
- 3) Più che incentivi ai singoli produttori, sperimenterei soluzioni di sistema a livello locale, dove potrei spendere soldi pubblici per promuovere la cooperazione tra i diversi soggetti interessati. Assolutamente no a incentivi a pioggia. Sì a progetti urbani mirati e valutati.
- 4) Il trasporto su gomma è essenziale e sarebbe astratto e ideologico pensare di sopprimerlo o di ridimensionarlo sotto certi limiti. Il trasporto privato su gomma, sia delle famiglie che delle imprese, è ridimensionabile in misura molto ridotta.
- 5) Oggi la costituzione di un'associazione tra i tre porti liguri rappresenta il segnale che inizia a essere compreso il concetto di una stretta collaborazione. La Liguria ha il problema di realizzare un retroporto al di là degli Appennini. Alessandria o Rivalta Scrivia, è da vedere. Savona, invece, è molto decentrata, non si farà.

Divieti di circolazione 2013 per i mezzi pesanti 10 giorni in meno rispetto al 2012

Nelle ultime settimane del 2012, in seguito alle riunioni tra i tecnici ministeriali e le associazioni degli autotrasportatori tenutesi presso il Ministero dei Trasporti, è stato definito il calendario 2013 dei divieti di circolazione per i veicoli e i complessi di veicoli per il trasporto di cose con massa superiore a 7,5 tonnellate.

Lo scorso 6 dicembre, infatti, il Viceministro dei Trasporti Mario Ciaccia ha firmato il Decreto Legge n. 448 che stabilisce le limitazioni allo spostamento dei mezzi pesanti per l'anno 2013. Il Decreto è poi stato pubblicato sulla

Gazzetta Ufficiale n. 300 del 27 dicembre 2012.

Il testo del Decreto ministeriale ha previsto una riduzione dei giorni di divieto rispetto allo scorso anno: **sono 77 le giornate di fermo imposto al trasporto di cose su strada nell'anno in corso**, dieci in meno rispetto al 2012.

Sono state, dunque, accolte le richieste avanzate da alcune associazioni di categoria in fase di negoziato presso il Ministero dei Trasporti. Le associazioni lamentarono che l'aumento dei giorni di divieto non avrebbe fatto altro che appesantire i costi per le imprese, riducendone la produttività, in un periodo

di già grave crisi per il settore dell'autotrasporto.

Si è così stabilito che durante l'esodo estivo saranno due i venerdì in cui sarà interdetta la circolazione ai veicoli pesanti - il 2 e il 9 agosto - contro i sette venerdì dello scorso anno.

Inoltre, saranno soltanto tre gli altri giorni feriali di divieto - venerdì 29 marzo, giovedì 31 ottobre e venerdì 20 dicembre - in occasione rispettivamente delle festività pasquali, di Ognissanti e natalizie.

Allegato alla rivista, trovate il calendario 2013 dei divieti di circolazione imposti ai mezzi pesanti, nel comodo formato pieghevole da portare sempre in viaggio, infilato nell'aletta parasole.



Per conoscere i divieti di circolazione in vigore nei principali Stati europei visitate il sito www.trasportonotizie.com

Contratti co.co.pro. L'autotrasporto è incompatibile

La Circolare n. 29 del Ministero del Lavoro pubblicata nel dicembre scorso ha chiarito le disposizioni introdotte dalla "Riforma Fornero" - la Legge n. 92 del 28 giugno 2012 - in materia di collaborazioni coordinate e continuative a progetto (co.co.pro), con riflessi importanti per il

mondo dell'autotrasporto. La Circolare precisa i requisiti di ammissibilità di una co.co.pro. e fornisce indicazioni al personale ispettivo circa le modalità di vigilanza su tale tipologia contrattuale.

Più di tutto, riporta un elenco di attività che, sulla base degli orientamenti giurisprudenziali esistenti, risultano "difficilmente inquadrabili - si legge nella Circolare - nell'ambito di un genuino rapporto di collaborazione coordinata e continuativa a progetto", dunque incompatibili con un contratto di co.co.pro.

In tale elenco compaiono anche gli autisti e gli autotrasportatori. Questi ultimi sono, dunque, figu-

re professionali rispetto alle quali "il personale ispettivo, essendo difficilmente riconducibile la relativa attività ad un progetto specifico finalizzato ad un autonomo risultato obiettivamente verificabile, procederà a ricondurre nell'alveo della subordinazione gli eventuali rapporti posti in essere, adottando i conseguenti provvedimenti sul piano lavoristico e previdenziale".

In altre parole, in caso di controllo sull'attività di autisti e autotrasportatori, il personale ispettivo provvederà a mutare la natura del loro contratto di lavoro a progetto eventualmente in essere, costituendo un rapporto lavorativo di natura subordinata.

Troverete il testo completo della Circolare ministeriale sul quotidiano online www.trasportonotizie.com

Patenti camion

Nuove categorie e nuovi limiti di età

Lo scorso 19 gennaio è entrato in vigore il Decreto Legislativo 59/2011 che, in attuazione delle Direttive 2006/126/CE e 2009/113/CE concernenti la patente di guida, ha introdotto nuove tipologie di patente e nuovi limiti di età.

Molte le novità del Decreto che interessano i conducenti di veicoli pesanti, a cominciare dall'**innalzamento dell'età minima per il conseguimento della patente di guida C a 21 anni**.

Il Decreto introduce, poi, nuove categorie di patenti superiori, la C1 e la C1E, accessibili agli aspiranti autotrasportatori di età inferiore ai 21 anni. Infatti, sin **dall'età di 18 anni si potranno condurre mezzi pesanti rientranti nelle due nuove categorie**.

Le patenti C1 e C si possono conseguire soltanto se già si è titolari di patente B. Le patenti C1E e CE possono essere ottenute soltanto da conducenti già titolari, rispettivamente, di patenti di categoria C1 e C.

Nella Circolare n. 1403 del 16 gennaio 2013, il Ministero dei Trasporti ha chia-

- La **categoria C1** comprende autoveicoli diversi da quelli delle categorie D1 o D la cui massa autorizzata è superiore a 3500 kg, ma non superiore a 7500 kg, progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non sia superiore a 750 kg
- La **categoria C1E** le due seguenti tipologie di veicoli:
 - 1) complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria C1 e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, sempre che la massa autorizzata del complesso non superi 12000 kg
 - 2) complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria B e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa è superiore a 3500 kg, sempre che la massa autorizzata del complesso non superi 12000 kg

(Codice della Strada, articolo 16)

rito che, sebbene il limite di età per il conseguimento della **patente C** sia fissato a 21 anni, **il requisito anagrafico si riduce a 18 anni se si è già in possesso della CQC** (carta di qualificazione del Conducente) trasporto cose, avendo seguito il corso ordinario da 280 ore (non quello accelerato da 140 ore).

Nella Circolare ministeriale si legge, infatti, che la patente C "si può conseguire a partire da 21 anni, fatta salva l'ipotesi che il candidato sia titolare di CQC per il trasporto di cose: in tal caso, il requisito anagrafico minimo è di 18 anni".

Lo stesso discorso vale per il conseguimento della patente CE.

AUTORIPARAZIONI NATALE S.R.L.

OFFICINA AUTORIZZATA



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

Tel. 011.953.98.09 / 957.67.55

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

infonatale@libero.it www.autoriparazioninatale.it

Ecobonus

Il Ministro Passera apre uno spiraglio per i rimborsi 2010

Nelle scorse settimane il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Corrado Passera ha dato risposta scritta all'interrogazione parlamentare presentata in dicembre dall'onorevole Vincenzo Gibiino, membro della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici alla Camera dei Deputati. L'interrogazione parlamentare ha riportato alla ribalta la questione degli "ecobonus" (si veda il box a fianco).

I firmatari dell'interrogazione, dopo aver ricordato che a beneficiare degli ecobonus sono tutte le imprese di autotrasporto che imbarcano autocarri e autoarticolati su navi merci, illustrano i numeri del successo del trasporto intermodale: dal 2007 al 2009, quando l'erogazione degli ecobonus ha raggiunto 170 milioni di euro, sono state trasportate sulle vie del mare 44 milioni di tonnellate di merci, mentre sulla rete stradale nazionale sono transitati 500.000 Tir in meno.

Tuttavia, nel luglio 2012 la Commissione europea ha messo in discussione gli ecobonus, configurati come aiuto di Stato e in quanto tali non compatibili con la normativa comunitaria. Nell'ottobre 2012, dopo una serie di richieste di chiarimenti e informazioni supplementari al nostro Governo, ha ribadito sulla Gazzetta Ufficiale dell'UE l'illiceità degli incentivi agli autotrasportatori per l'utilizzo delle vie del mare, con riferimento ai contributi erogati negli anni 2010 e 2011.

In effetti, la Commissione europea autorizzò a suo tempo l'erogazione degli ecobonus per il triennio 2007-2009. In seguito, il nostro Governo richiese la proroga dell'aiuto per gli anni 2010 e 2011, motivata dalla necessità di consentire il consolidamento della nuova modalità di trasporto intermodale, nella situazione di crisi economica in atto.

Ma "dopo il 2009 il flusso di trasferimento dalla strada al mare - si legge nell'interrogazione parlamentare dell'On. Gibiino - doveva camminare da solo, anzi bisognava garantire un quantitativo di tratte analogo a quello

Gli **ecobonus** sono contributi finanziari a favore degli autotrasportatori per la fruizione delle "autostrade del mare", istituiti dalla Legge n. 265 del 2002. In tal modo, viene incentivato il trasporto combinato strada-mare rendendolo più conveniente della movimentazione delle merci sulle vie di terra.

L'ecobonus prevede, infatti, il rimborso fino ad un massimo del 30% del prezzo pagato dalle imprese di autotrasporto che scelgono la via marittima, ritenuta fondamentale in termini di decongestionamento del traffico viario e maggiormente opportuna sotto il profilo dell'impatto ambientale.

La Legge 265/2002 mira, inoltre, ad incentivare forme di associazione tra imprese che scelgono la rotta marittima al trasporto su gomma.

del triennio in cui l'ecobonus era stato erogato. Andare oltre il triennio senza aver rispettato anche l'aspetto quantitativo costituirebbe un aiuto di Stato e, pertanto, l'erogazione degli ecobonus relativi agli anni 2010 e 2011 viene messa in discussione".

I firmatari dell'interrogazione rimarcano gli ingenti danni economici che le mancate erogazioni riferite agli anni 2010 e 2011 arrecano alle imprese di autotrasporto che avevano optato per la modalità di trasporto marittimo.

In particolare, la decisione di Bruxelles di non consentire l'erogazione degli incentivi 2010 e 2011 "sta mettendo in

ginocchio le 700 imprese siciliane che, certe delle sovvenzioni, hanno continuato ad investire in Autostrade del mare. Si tratta di imprese che hanno creduto nel progetto Ecobonus e lo hanno condiviso nella consapevolezza, inoltre, che il sistema viario della propria regione, versa in condizioni pessime e che il trasporto marittimo rappresenta di conseguenza un 'passaggio obbligato' per lo sviluppo economico del territorio".

I deputati chiedono, pertanto, al Ministro dei Trasporti delucidazioni in merito alle iniziative e agli incentivi che il Governo intenda adottare per favorire l'intermodalità del trasporto merci e le imprese che vi hanno investito.

Dopo poco più di un mese, il 22 gennaio scorso, il Ministro Passera ha dato risposta all'interrogazione, rimarcando l'interesse del Governo a investire nelle modalità di trasporto merci alternative a quella su gomma e ad incentivarla con "specifici incentivi", non meglio precisati.

Soprattutto, Passera ha reso noto che ad oggi la Commissione è sempre più orientata ad autorizzare l'erogazione degli aiuti per i viaggi su rotta marittima effettuati dagli autotrasportatori nell'anno 2010.

Restiamo in attesa dei futuri sviluppi, di cui vi daremo conto sui prossimi numeri del TN - TRASPORTONOTIZIE.



Su www.trasportonotizie.com potrete consultare il testo completo dell'interrogazione parlamentare e della risposta scritta ministeriale

Viaggiare in Francia sarà sempre più costoso

In arrivo la nuova "Ecotaxe" per i mezzi pesanti

A partire da quest'anno viaggiare Oltralpe diventa più oneroso, in particolare per i mezzi pesanti adibiti al trasporto di merci. Dal 1° febbraio 2013, infatti, sono più care le **autostrade francesi**, i cui **pedaggi hanno subito rincari** variabili tra l'1,8 e il 2,2%.

Ma sarà soprattutto nella seconda parte del 2013 che giungerà la vera stangata, con l'introduzione di **una nuova tassa per l'ambiente sui Tir francesi e stranieri che circolano sulla rete stradale ordinaria**.

Infatti, i veicoli per il trasporto merci con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate potranno transitare in Francia sulle strade nazionali, dipartimentali e comunali soltanto pagando la "Ecotaxe".

Saranno ben 15.000 i chilometri di rete stradale francese tassata, in aggiunta a quelli di autostrada già soggetti ad obbligo di pedaggio.

Il nuovo sistema di tassazione sarà ap-

plicabile a partire **dal 20 luglio 2013**, anche se in Alsazia diverrà obbligatorio già dal 20 aprile.

L'importo della Ecotaxe da versare varierà non solo in base ai chilometri percorsi sulla rete soggetta all'imposta, ma



anche in funzione della categoria Euro del motore, del peso e del numero di assi del veicolo.

Ad esempio, un camion Euro 6 a due assi pagherà la quota minima prevista,

pari a 6,8 centesimi di euro per chilometro. Un camion con quattro o più assi e motore di categoria Euro 1 o Euro Zero pagherà la quota massima di 19,6 centesimi di euro a chilometro.

Il pagamento avverrà attraverso un sistema telematico analogo al nostro Telepass, che potrà essere acquisito da una delle società autorizzate a distribuirlo, ossia Axxès, DKV, Eurotoll, Ressa, Telepass e Total.

Tutti i mezzi pesanti soggetti alla nuova imposizione dovranno, infatti, dotarsi obbligatoriamente di un apposito **apparecchio GPS**, geolocalizzabile dai punti di controllo automatico presenti sulla rete stradale interessata, che consenta di risalire alle informa-

zioni per il calcolo della tassa.

Gli introiti provenienti dalla Ecotaxe sono destinati allo sviluppo di infrastrutture e progetti previsti dalla legge Grenelle sull'ambiente.

Francia, aumenta il peso massimo a 44 ton

Dopo lunghi dibattiti e una fase di sperimentazione applicata solamente ad alcune tipologie di trasporto, dal 1° gennaio 2013 le combinazioni con più di 4 assi possono circolare in Francia a 44 tonnellate.

Lo ha stabilito il Decreto n. 2012-1359 del 4 dicembre 2012 pubblicato sul Journal officiel n. 284 (la versione francese della Gazzetta Ufficiale) per porre fine alla disparità subita dalle imprese di autotrasporto francesi nei confronti della concorrenza europea.

La Francia dice, infatti, addio al regime precedente che stabiliva la circolazione a 44 tonnellate soltanto ai veicoli con 6 assi.

La nuova normativa è im-

mediatamente operativa per i veicoli adibiti al trasporto di prodotti agricoli e agroalimentari.

Il decreto stabilisce regole più severe che modificano i carichi ammessi (**si veda la tabella 1**) e stabilisce i limiti di tempo nei quali i veicoli con differente immatricolazione possono circolare (**si veda la tabella 2**).

Sono previste, inoltre, limitazioni sui semirimorchi. In particolare, viene fatto divieto di sponde posteriori mobili e di prolunghe non previste dal modello originale.

Vi ricordiamo che le 44 tonnellate sono ammesse unicamente nei trasporti nazionali francesi e, dunque, è consentito tale limite nei

trasporti di cabotaggio effettuati in Francia.

Il limite di peso ammesso nei trasporti stradali internazionali, infatti, è di 40

tonnellate per veicoli a 5 e a 6 assi, secondo quanto stabilisce la Direttiva 96/53/CEE su pesi e dimensioni.

| 1 | TIPOLOGIA ASSE | PESO CONSENTITO |
|---|-----------------------|-----------------|
| | Asse motore | 12 ton* |
| | Tridem | 31,5 ton** |
| | Semirimorchi a 2 assi | 37 ton |
| | Semirimorchi a 3 assi | 38 ton |

*Modificate le precedenti 13 ton consentite per i veicoli con peso compreso tra 40 e 44 ton.

**Modificate le precedenti 37 ton consentite per i veicoli con peso compreso tra 40 e 44 ton.

| 2 | VEICOLI IMMATRICOLATI IN DATA | CIRCOLAZIONE FINO ALLA DATA |
|---|-------------------------------|-----------------------------|
| | 1/10/2001 | 30/09/2014 |
| | 1/10/2006 | 30/09/2017 |
| | 1/10/2009 | Nessun limite di tempo |

Rally Dakar 2013

Podio truck ai russi su camion Kamaz, delusione Iveco

È il rally *off road* più pericoloso del mondo, una delle competizioni su gomma più celebri e seguite. Stiamo parlando della Dakar, la cui 34esima edizione si è svolta tra il 5 e il 19 gennaio scorsi.

La corsa motoristica - che coinvolge le categorie moto, auto, camion e quad - si è corsa lungo più di 8000 km tra Ande, pianure, deserti e spiagge, snodandosi tra 14 tappe da Lima, in Perù, a Santiago del Cile, passando per l'Argentina.

Alla vigilia della Dakar 2013 erano dati come superfavoriti nella categoria dei camion i piloti della squadra "Petronas De Rooy", partner della casa italiana Iveco, che ha fornito loro per il terzo anno consecutivo veicoli (New Trakker 4x4 Evolution 2, New Trakker 4x4 Evolution 3 e Powerstar), motori (Cursor 13 di FPT Industrial con potenze fino a 840 Cv) e ricambi. In linea con le attese, **la prima metà della Dakar 2013 ha visto brillare nella categoria truck l'olandese De Rooy, pilota di punta Iveco** già vincitore dell'edizione 2012, sempre protagonista di tappa e saldo al comando della classifica generale fino alla settima prova.

I giochi sono stati riaperti con la nona *tranche*, quando una serie di incidenti ha fatto accumulare al leader De Rooy più di un'ora di ritardo dalla vetta, sancendo di fatto il suo addio al titolo 2013. Ad eclissare i piloti Iveco ci hanno pensato i più temibili rivali, i russi alla guida di camion Kamaz. A nulla è servito il rush finale di De Rooy & Co. nelle ultime tappe per guadagnare posizioni e tentare una difficilissima scalata alla vetta.

Il podio è stato interamente conquistato dai russi Nikolaev, Mardeev e

DAL 2009 IL RALLY DAKAR SI SVOLGE NEL CONTINENTE SUDAMERICANO.

QUESTA AVVINCENTE QUANTO ESTREMA COMPETIZIONE HA, PERÒ, MANTENUTO NEL NOME IL RIFERIMENTO ALLA CAPITALE SENEGALESE IN CUI TRADIZIONALMENTE I PILOTI, PARTITI DA PARIGI, GIUNGEVANO DOPO TAPPE IMPERVIE.

ALL'ORIGINE DEL TRASFERIMENTO DELLA COMPETIZIONE DALL'AFRICA AL SUDAMERICA LA DIFFICOLTÀ DI GARANTIRE LA SICUREZZA DEI PARTECIPANTI A CAUSA DELLE GUERRE CIVILI E DEL RISCHIO TERRORISMO NEL CONTINENTE NERO

Karginov. Il vincitore, 29 anni, ha ricordato emozionato che solo cinque anni fa era un semplice meccanico della squadra Kamaz guidata dal russo Chagin, vincitore di ben sette edizioni della Dakar tra il 2000 e il 2011. Più avvezzo al successo la casa costruttrice russa Kamaz, che si è aggiudicata il rally Dakar per l'undicesima volta. **Finale amaro, invece, per il marchio Iveco**, che sino all'ultimo ha sperato di bissare il successo dello scorso anno. Il suo *top driver De Rooy* si è dovuto accontentare della medaglia di legno.

"Non posso nascondere l'enorme delusione - ha ammesso l'olandese - ma la Dakar è fatta così: magari si può prendere 20 minuti al giorno e si può restare in gioco se il successo di tappa viene diviso da equipaggi diversi, mentre se si prende un'ora in un colpo solo si è di fatto tagliati fuori dal successo finale. Abbiamo lottato fino alla fine per salire almeno sul podio, ma i nostri avversari non hanno commesso errori: la scommessa, questa volta l'hanno vinta loro".

La casa costruttrice italiana può comunque vantare un altro pilota nella top ten della categoria truck, l'olandese **Kuipers**, in nona posizione. Inoltre, il pilota italiano **Bia-sion** del team Iveco, nonostante le difficoltà incontrate in diverse tappe, ha recuperato posizioni grazie alle ultime ottime prove sino a chiudere la Dakar 2013 con un buon tredicesimo posto.

Il pilota olandese De Rooy alla guida di un Iveco Powerstar



Il pilota russo Nikolaev su camion Kamaz



IL PROSSIMO APPUNTAMENTO TRUCK CHE SEGUIREMO SARÀ IL WEEKEND DEL CAMIONISTA

CIRCUITO DI MISANO

18-19 maggio 2013

Tutto pronto per **TRANSPOTEC LOGITEC 2013**

Si scaldano i motori nel quartiere fieristico di Verona, dove è tutto pronto per accogliere le migliaia di visitatori attese da giovedì 28 febbraio a domenica 3 marzo per Transpotec Logitec 2013.

Al Salone Internazionale della Logistica integrata e dei Trasporti saranno presenti i marchi **MAN, Iveco e Mercedes-Benz**.

Un segnale forte che testimonia la volontà delle grandi case costruttrici di esserci e di voler ripartire.

Le case presenteranno i loro ultimi modelli di veicoli industriali e commerciali in vaste aree espositive interne e in ampi spazi esterni adibiti alle prove pratiche.

Accanto ai costruttori saranno presenti molti importanti *player* del settore, dai principali produttori di rimorchi ai fornitori di servizi ai produttori di ricambi, componenti ed allestimenti per motrici



e trailer.

Oltre alla manifestazione fieristica, che intende rimettere in moto il mercato dei trasporti, Veronafiore ospiterà l'edizione 2013 del **Forum internazionale della logistica e dell'autotrasporto**

dal titolo "Per l'ambiente, per le aziende, per la mobilità, per lo sviluppo economico e sociale".

Il Forum sarà una significativa occasione di incontro fra gli operatori del settore, un momento di interazione e confronto tra istituzioni e addetti ai lavori. Si prevede una sessione istituzionale, fissata per venerdì 1° marzo, con una tavola rotonda dedicata a logistica e trasporti sostenibili.

Inoltre, nelle prime due giornate di Transpotec Logitec si terranno sei *workshop* tecnici, programmati in modo da evitare sovrapposizioni.

Il 28 febbraio si discuterà di logistica sostenibile, di trasporto aereo e di internazionalizzazione delle imprese.

I *workshop* del 1° marzo approfondiranno i temi della logistica urbana, del futuro del sistema intermodale italiano e dell'innovazione tecnologica nell'autotrasporto.



ANCHE NOI DI TN - TRASPORTONOTIZIE SIAMO A TRANSPOTEC LOGITEC 2013

**SAREMO LIETI DI ACCOGLIERVI
NEL NOSTRO STAND !**

**PADIGLIONE 9
STAND B 2-1**

**IN QUANTO NOSTRI LETTORI AVETE DIRITTO
AD UN INGRESSO SCONTATO, PRESENTANDO IL
COUPON CHE TROVATE NELLA PAGINA A FIANCO**

**MA I PRIMI 50 CHE CI CONTATTERANNO POTRANNO
ENTRARE GRATUITAMENTE AL SALONE!**

**COSA ASPETTATE?
CHIAMATECI AL NUMERO 0171 41.28.16
O SCRIVETEICI A: INFO@DGCONSULTING.IT**

Ripartiamo, insieme.



Destinazione
TRANSPOTEC LOGITEC.

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

Riparti con noi!

www.transpotec.com

COUPON

FAI IL PIENO DI NOVITA' A PREZZO RIDOTTO!

TRANSPOTEC
2013 **LOGITEC**



SALONE DELLA LOGISTICA INTEGRATA
E DEI TRASPORTI

Veronafiere, 28 febbraio - 3 marzo

main media partner

in partnership con

organizzato da

follow us on



PRESENTA QUESTO COUPON ALLE CASSE E OTTERRAI 2 INGRESSI AL PREZZO SPECIALE DI € 5,00

LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

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

IN QUESTO NUMERO DIAMO LA PAROLA A ROBERTO HATFULL, GIOVANE PROPRIETARIO DELL'AZIENDA HTM TRASPORTI. COME IMPRENDITORE CI HA RACCONTATO QUALI SONO LE DIFFICOLTA' DEL SETTORE E IL SUO PUNTO DI VISTA SULL'ATTUALE SITUAZIONE CAUSATA DALLA CRISI

I PROBLEMI DELLA CRISI E LE POSSIBILI SOLUZIONI

I problemi principali che la crisi economica ha portato nella nostra azienda sono i seguenti.

Primo, le banche hanno chiuso qualsiasi accesso al credito, non basta più alcuna garanzia per ottenere del denaro.

Secondo, i pagamenti arrivano con tempi maggiori di 90 giorni. Ad aggravare la situazione, infatti, è il fatto di anticipare il denaro per continuare la nostra attività, spendendo capitali per il gasolio, autostrade e per i nostri dipendenti.

La conseguenza è quella di avere sempre i conti in rosso perché i nostri clienti, scadute le normali tempistiche per la fatturazione, ci convincono a pazientare perché non possono pagare le nostre prestazioni.

Se dovessi proporre delle soluzioni, prima di tutto metterei un limite di tempo nel pagamento delle fatture per non andare più oltre certi limiti.

Trenta giorni sarebbero già un periodo sufficiente per risolvere alcune problematiche legate alla nostra realtà ma anche se il limite di tempo per le fatture è tutt'oggi una legge non ho mai avuto modo di vedere messa in pratica questa normativa.

Bisognerebbe attuare qualche provvedimento per scoraggiare i ritardi, come ad esempio qualche multa o interesse di mora ma purtroppo non so quale di questi possa essere più efficace. Non si può neanche ricorrere per via legale perché i nostri debitori non hanno possibilità dal punto di vista economico.

RISOLLEVARE LE SORTI DELL'AZIENDA

Un bel dilemma. Come ho già detto in precedenza, si dovrebbe cambiare quel sistema che permette i ritardi nel pagamento delle fatture. Se la mia clientela pagasse entro 60 giorni, ad esempio, potrei rigirare i guadagni per le spese di gestione, invece sono costretto a rivolgermi alle banche attraverso il fido o l'anticipo fatture. Non saprei come risolvere la situazione, dovrebbe essere lo Stato a fare il primo passo irrigidendo i controlli sui fornitori. Anche le Istituzioni non fanno nulla per alleggerire il peso che siamo costretti a sopportare visto che non riceviamo alcuna agevolazione. Da questo punto di vista siamo soli, come lo siamo sempre stati, anche perché gli aiuti delle Istituzioni sono concessi maggiormente alle grandi aziende, le quali, se dovessero fallire, causerebbero la perdita del lavoro a moltissimi camionisti. Per lo Stato, le imprese come la mia che possiedono dai tre ai quattro mezzi rimangono sconosciute. Siamo solo importanti nel momento in cui dobbiamo pagare le tasse che come ogni anno si presentano con le solite scadenze che se non rispettate, provocano aumenti alle imposte con interessi di mora e sanzioni.

Pagamento fatture Tempo di 30 giorni

Dal 1° gennaio 2013, sono operative anche in Italia le norme europee sui ritardi dei pagamenti nelle transazioni commerciali.

Se non è disposto diversamente da un contratto, le imprese sono costrette a pagare le fatture entro 30 giorni.

Al termine di tale scadenza, scatta automaticamente una maggiorazione - gli interessi di mora - che è stata fissata nel primo semestre del 2013 all'8,75% annuo.

Tale disposizione è il prodotto del Decreto legislativo 192/12 dello scorso novembre che, recependo la normativa comunitaria del 16 febbraio 2011, cerca di risolvere uno dei problemi più gravi conseguenti alla crisi.

Si tratta di una normativa ancora sconosciuta a molti.

TROVERETE MAGGIORI INFORMAZIONI INERENTI IL DECRETO SUL SITO www.trasportonotizie.com
Inoltre, **il nostro legale è a vostra disposizione** per fornirvi tutti i chiarimenti del caso.

**Vuoi raccontare la tua esperienza?
Contatta la nostra Redazione!**

**Telefono: 0171 41.28.16
E-mail: comunicazione@dgconsulting.it**



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

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

D'altronde è normale che, soprattutto, in una situazione come quella attuale, chi è preposto alla difesa di una categoria, rappresentandola in enti ed istituzioni ed essendo quindi delegato a trattare con le controparti, si batta con ogni mezzo a disposizione per ottenere sempre il massimo da ogni circostanza. Tuttavia l'impegno, pur essendo sempre cosa lodevole, se non corroborato da risultati, non è da solo in grado di fornire linfa vitale alla sopravvivenza di qualsivoglia entità.

Valutare la bontà del lavoro svolto dalle associazioni è dunque di fondamentale importanza per capire se il nostro settore sarà in grado di sopravvivere oppure no. Per meglio comprendere la qualità del lavoro svolto dalle associazioni “al potere” ti poniamo due semplicissime domande:

- 1)** Le associazioni di categoria dell'autotrasporto presenti al Comitato Centrale dell'Albo, e fino a poche settimane fa anche nella Consulta Generale dell'autotrasporto e della logistica, hanno ottenuto risultati che giudichi soddisfacenti?
- 2)** Ha, la tua azienda, tratto significativi benefici dalle misure messe in atto in questi anni dal governo dell'autotrasporto?

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

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

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

FAI SENTIRE LA TUA VOCE!!!

0171.41.31.46 - info@assotrasporti.org - www.assotrasporti.org

ASSOTRASPORTI per l'anno 2013 ha stipulato nuove convenzioni con

**DOCTOR GLASS di Cuneo, OFFICINA ALPISERVICE di Cuneo,
OFFICINA CORRADINO di Bra (CN), OFFICINA CERVETTO di Arenzano (GE),
OFFICINA NATALE di Torino**

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

**Venite a scoprire nei dettagli le nuove convenzioni
al nostro stand TRANSPOTEC LOGITEC 2013!
PADIGLIONE 9, STAND B 2-1**

IL VIAGGIO A PUNTATE SULLA SICUREZZA STRADALE

Seconda puntata del viaggio dedicato all'affascinante mondo della revisione e ai principi della sicurezza apportata sui mezzi per una corretta circolazione stradale



GIULIANO LATUGA

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

LIBRETTO DI CIRCOLAZIONE AUTO: ISTRUZIONI PER L'USO COME LEGGERE IL "LIBRETTO" DI TIPO EUROPEO

Il libretto di circolazione, chiamato anche carta di circolazione, è un documento necessario alla circolazione su strada di tutti i veicoli ed è obbligatorio che questo sia a bordo del mezzo sul quale si sta viaggiando. Il documento in questione vi verrà richiesto nel caso in cui una pattuglia delle forze dell'ordine vi fermi per un controllo o altro e viene sempre chiesto accompagnato dalla patente del conducente. Non solo le autovetture dispongono del libretto di circolazione ma questo lo si trova anche per le motociclette e per i rimorchi, oltre che per i camion, autobus, eccetera.

Per tutti i beni mobili registrati al PRA la carta di circolazione non è valida assolutamente come titolo di proprietà del veicolo ma questa ne attesta solamente l'idoneità alla circolazione su strada.

Il ritiro di questa carta può avvenire in diverse modalità: nel caso in cui il veicolo sia sottoposto a sequestro, se sia confiscato o se venga posto un fermo amministrativo nei confronti dello stesso.

COS'È IL LIBRETTO

La carta di circolazione è quel documento che viene rilasciato dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri. Nel libretto di circolazione, infatti, che è nominativo (cioè rilasciato a nome di chi si dichiara proprietario del veicolo), sono riportati tutti i dati tecnici e di

identificazione del mezzo, le generalità del proprietario e gli esiti delle revisioni periodiche.

Cosa viene indicato

In particolare, questo documento contiene il numero di targa, il numero telaio, i dati relativi al proprietario del veicolo, i dati e le caratteristiche tecniche del veicolo - come la cilindrata, la potenza, la massa complessiva, la portata, le dimensioni, il numero di posti e altro ancora - e le eventuali annotazioni riguardanti le revisioni periodiche a cui deve essere sottoposto il veicolo.

Cosa sono i cavalli fiscali?

Per molti la voce "cavalli fiscali" è un tabù, un qualcosa di sconosciuto poiché appunto si tende a conoscere infatti i cavalli di potenza che vengono dichiarati nei listini per esempio, quelli che ci dicono i concessionari...

I cavalli fiscali, invece, sono un dato molto importante che generalmente è utile a tutte le compagnie che devono fare il calcolo per il premio RCA. I cavalli fiscali sono rappresentati da un numero che dipende dalla cilindrata del motore. Per conoscere quindi i cavalli fiscali della vostra vettura bisogna fare affidamento alla lettura della cilindrata riportata nel libretto. Un esempio concreto è questo: una motorizzazione compresa tra i 1243,7 centimetri cubici fino ai 1372,5 ha 15 cavalli fiscali.

QUANDO AGGIORNARLO

I dati annotati sulla carta di circolazione devono essere variati o aggiornati a seguito di: modifiche delle caratteristiche costruttive o funzionali (come ad esempio l'applicazione del gancio di traino), modifiche ai dispositivi di equipaggiamento o al telaio (per esempio quando questo viene sostituito), il cambio di proprietà o di residenza del proprietario e la revisione (mediante l'applicazione di un tagliando autoadesivo o l'apposizione di un timbro ad inchiostro).

RITIRO

Il ritiro della carta di circolazione, eseguito dagli organi di polizia in caso di irregolarità inerenti alla documentazione del veicolo (per violazioni inerenti al conducente e al suo comportamento sulla strada le sanzioni accessorie riguardano la patente), comporta la sottrazione temporanea di tale documento, restituito dopo che si è provveduto a regolarizzare ciò che regolare non era.

La carta di circolazione è ritirata quando si circola e il veicolo non sia stato presentato per l'aggiornamento a seguito di modifiche tecniche (come per esempio l'installazione di un impianto di alimentazione a metano); quando il veicolo non sia stato presentato per l'annotazione dell'eventuale sostituzione del telaio, quando il veicolo non sia stato presentato alla prescritta revisione (trascorsi più di due anni dall'ultima effettuata), quando si esibisca agli organi competenti l'attestazione di revisione falsa, quando il

proprietario abbia omissso di richiederne l'aggiornamento per il cambio di residenza (formalità da effettuarsi presso l'anagrafe del comune di residenza), mancata iscrizione del veicolo al PRA entro 90 giorni dalla consegna delle targhe, mancato reclamo del proprio veicolo entro 180 giorni dalla rimozione del veicolo stesso, sistemazione errata del carico sul veicolo o ancora quando il proprietario abbia omissso di richiederne l'aggiornamento per il trasferimento di proprietà.

Nel caso in cui sia prevista la sospensione o la revoca della carta di circolazione, di conseguenza c'è anche il ritiro.

SOSPENSIONE

Per quanto riguarda invece la sospensione della carta di circolazione, questa sanzione è prevista quando il veicolo in questione sia utilizzato in modo diverso da quello indicato sulla carta stessa. Facendo riferimento alla gravità dell'infrazione commessa al titolare può essere sospesa la validità del documento in una tempistica di minimo un mese fino ad un massimo di otto mesi, che possono diventare dodici in caso di recidiva. I casi che prevedono la sospensione come sanzione in dettaglio sono: l'utilizzo di un veicolo per una destinazione o uso diversi da quelli indicati sulla carta in circolazione appunto come vi dicevamo, la destinazione a locazione senza conducente di un veicolo non destinato a tale uso con sanzione da due a otto mesi o per destinazione a noleggio del mezzo con conducente di un veicolo non destinato a tale uso; anche in questo caso la sospensione va da un minimo di due mesi fino ad un



massimo di otto.

REVOCA

La revoca della carta di circolazione avviene nel momento in cui il mezzo in questione non abbia più i requisiti minimi di conformità alle norme di sicurezza. In seguito a tale sanzione, il veicolo quindi deve essere demolito.

Smarrimento, sottrazione, distruzione o deterioramento. Nel caso in cui avvenga lo smarrimento della carta di circolazione, l'intestatario della stessa ha l'obbligo di farne denuncia alle forze dell'ordine entro 48 ore e saranno proprio questi organi a rilasciare un permesso, provvisorio, di circolazione. Per denunciare appunto l'accaduto, l'intestatario deve avere con sé un documento di riconoscimento chiaramente valido e quando gli viene rilasciato il documento in forma provvisoria, la carta di circolazione identificata nella de-

nuncia non è più valida ed in caso di ritrovamento o restituzione è fatto obbligo al denunciante di distruggerla. L'Ufficio Centrale Operativo (U.C.O.) del Ministero dei Trasporti e della Navigazione provvederà, dal momento della denuncia, a predisporre il duplicato della carta di circolazione e ad inviarlo direttamente a casa dell'utente. Al momento della consegna, l'incaricato deve riscuotere il costo dell'operazione che è di 5,16 Euro oltre alle spese postali.

Nel caso in cui entro 45 giorni di tempo questo duplicato non giunga al denunciante, questo ha tutto il diritto e l'obbligo di telefonare a questo numero verde: 800/232323 e serve per tenere sotto controllo la fase di trasmissione della documentazione nel tragitto posto di polizia - utente.

Tre sono i casi in cui l'utente può presentarsi all'Ufficio provinciale della Motoriz-






*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

zazione per chiederne il duplicato di questo documento: in primo luogo se ha fatto denuncia di smarrimento, sottrazione o distruzione del documento. La circostanza è rilevabile dalla data riportata sul certificato di resa denuncia o sul permesso provvisorio rilasciato dall'autorità che ha ricevuto la denuncia; altrimenti se è stato indirizzato all'Ufficio provinciale della Motorizzazione dall'autorità che ha ricevuto la denuncia, avendo quest'ultimo accertato che il duplicato del documento non può essere estratto dall'archivio nazionale dei veicoli oppure, come ultimo caso, se è stato indirizzato all'Ufficio provinciale della Motorizzazione dall'Ufficio Centrale Operativo, avendo quest'ultimo accertato che il duplicato non può essere estratto dall'archivio nazionale dei veicoli.

Per richiedere il duplicato all'ufficio provinciale della Motorizzazione Civile ci sono queste procedure da seguire, per legge: bisogna compilare il modello TT 2119, presentare il permesso provvisorio di circolazione rilasciato dall'autorità di Polizia, esibire un documento d'identità in corso

di validità ma se la pratica non viene presentata dall'interessato, il modello TT 2119 (firmato dall'intestatario della carta di circolazione) dovrà essere accompagnato da una delega in carta semplice e dalla fotocopia di un documento d'identità dell'intestatario della carta di circolazione; il delegato dovrà comunque esibire un documento d'identità in corso di validità.

L'importo da versare è di 9 Euro su c.c.p. 400382 intestato a: Tesoreria Prov.le della Provincia Autonoma di Trento M.C.T.C.

NOVITÀ DAL 7 DICEMBRE 2012

Dal 7 dicembre di quest'anno importante novità sul fronte appunto delle norme che regolano l'utilizzo del libretto di circolazione. Sostanzialmente questa novità prevede che nel caso in cui un determinato veicolo sia utilizzato per oltre trenta giorni da una persona che non corrisponde al proprietario, il documento stesso subirà delle modifiche. Scatta quindi d'obbligo per tutti i possessori di un autoveicolo l'aggiornamento della Carta di circolazione ogni volta che il mezzo sia guidato da un soggetto

diverso dall'intestatario per un periodo superiore ai trenta giorni.

L'obbligo riguarderà sia le persone fisiche che gli enti ed è escluso il caso in cui il veicolo sia utilizzato da un organo facente parte del nucleo familiare solamente se convive con il proprietario. Per rimediare a quest'obbligo è necessario che i proprietari dei veicoli in questione si rivolgano all'ufficio del Dipartimento per i trasporti chiedendo l'annotazione sul libretto di circolazione di questa avvenuta cessione d'uso ad altre persone e questo va fatto anche se c'è di mezzo un titolo di comodato o in conseguenza di affidamento di custodia giudiziale. Il provvedimento comprende anche tutti i veicoli intestati a soggetti incapaci, con una sola distinzione: l'annotazione deve essere eseguita nei confronti di un tutore o di un genitore appunto se l'intestatario sia un interdetto o un minorene. Ultima ma non ultima novità è quella riguardante la "ripetizione" della targa anche per il rimorchio trainato. Questi, infatti, dovranno per legge sottostare alla targatura ordinaria proprio come gli altri veicoli.

Transics

DAL 1991 SVILUPPIAMO E COMMERCIALIZZIAMO SOLUZIONI INFORMATICHE PER LA GESTIONE DEL PARCO VEICOLARE IN TUTTA EUROPA

È NOSTRO OBIETTIVO AUMENTARE LA PRODUTTIVITÀ E RIDURRE LE SPESE DEI NOSTRI CLIENTI

"La soluzione di gestione della flotta di Transics ci aiuta a migliorare il nostro livello di servizio e della qualità incidendo positivamente sui costi di gestione. Lo strumento TX-ECO SCORE ci aiuta a conoscere e ad analizzare lo stile di guida dei nostri autisti sulla strada. Con la formazione continua di bordo, siamo in grado di uniformare i differenti stili di guida portandoli ad uno standard di Eco-driving ottimale per la nostra attività"



Autotrasporti De Girolami Spa, società italiana che equipaggia 120 camion con Transics per aumentare l'efficienza, la sicurezza e il rispetto per l'ambiente

www.transics.com - info@transics.com

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



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.

RICHIESTA DI RIMBORSO DELLA MAGGIORE IRPEF/IRES

ISTANZA DI RIMBORSO PER GLI ANNI PREGRESSI DELL'IRPEF/IRES DELL'IRAP RELATIVA ALLE SPESE PER IL PERSONALE DIPENDENTE E ASSIMILATO

Il decreto "Salva Italia" ha introdotto la possibilità di chiedere a rimborso la maggiore IRPEF/IRES versata dal 2007 al 2011 per la mancata deduzione IRAP sul costo dei dipendenti e assimilati a carico dell'impresa, ad esempio di autotrasporto.

I soggetti interessati al rimborso sono le imprese individuali, le società di persone e di capitali, oltre a professionisti, banche, società finanziarie ed enti commerciali.

Con il provvedimento numero 140973, l'Agenzia delle Entrate ha approvato il modello, con le relative istruzioni, per la richiesta di rimborso. La possibilità di chiedere il rimborso è stata prevista dall'art. 4 co. 12 del D.L. 2 marzo 2012 n. 16.

L'istanza di rimborso può essere presentata esclusivamente con riferimento ai periodi d'imposta per i quali al 28 dicembre 2011 non fosse ancora scaduto il termine decadenziale di 48 mesi dalla data in cui è stata versata la maggiore IRPEF/IRES della quale si chiede il rimborso e siano stati sostenuti costi per il personale dipendente e assimilato.

L'istanza deve essere presentata all'Agenzia delle Entrate esclusivamente in via telematica, utilizzando l'apposito modello reperibile gratuitamente sul sito

Internet www.agenziaentrate.gov.it.

La trasmissione dei dati contenuti nell'istanza può essere eseguita direttamente, da parte dei soggetti abilitati dall'Agenzia delle Entrate; tramite una società del gruppo, qualora il richiedente appartenga ad un gruppo societario; tramite i soggetti incaricati (es. dottori commercialisti).

A tal fine, è possibile utilizzare il software denominato "RimborsolrapSpesePersonale", che è disponibile gratuitamente sul sito Internet dell'Agenzia delle Entrate.

L'Amministrazione Finanziaria ha pub-

blicato un calendario a livello nazionale nel quale sono specificate per ogni area geografica le date e gli orari utili per la trasmissione.

Le istanze di rimborso si considerano presentate secondo l'ordine di trasmissione dei relativi flussi telematici determinato dal periodo di tempo intercorrente tra l'attivazione della procedura telematica, secondo il programma definito nel calendario suddetto e l'invio della stessa istanza.

In tal modo, la diversa tempistica di invio delle istanze prevista per ciascuna area geografica non incide nella determinazione dell'ordine di trasmissione.

Nel caso di trasmissione delle istanze in data e ora antecedente a quella prevista dalla tabella sopra citata, alle istanze contenute nel relativo flusso viene assegnata, per l'area geografica di riferimento, l'ultima posizione del suddetto ordine



di priorità.

Per le istanze pervenute nei termini (vale a dire, entro le ore 24:00 del 60° giorno successivo alla data di attivazione della procedura telematica secondo il calendario di cui sopra), l'Agenzia delle Entrate provvede, nel rispetto dei limiti di spesa, a soddisfare le richieste di rimborso validamente liquidate che si riferiscono ai periodi d'imposta più remoti (quindi, l'erogazione dei rimborsi sarà avviata a partire da quelli relativi al periodo d'imposta 2007, per poi passare ai successivi).

Nell'ambito del medesimo periodo d'imposta, è data priorità alle istanze di rimborso secondo l'ordine di trasmissione dei relativi flussi telematici, riferito a cia-

scuno degli uffici dell'Agenzia delle Entrate territorialmente competenti.

Pertanto, ipotizzando che le risorse ad oggi stanziate siano sufficienti per garantire i rimborsi relativi ai periodi d'imposta 2007 e 2008, detti rimborsi saranno erogati integralmente (ovviamente, a condizione che la relativa domanda sia stata validamente presentata).

A tal fine, l'ordine di priorità attribuito alle istanze (determinato secondo quanto precisato precedentemente) rileva al solo fine di stabilire i contribuenti che saranno liquidati per primi.

Resta peraltro fermo che il rimborso sarà riconosciuto: integralmente; a tutti i contribuenti; prima di procedere alla liquida-

zione dei rimborsi relativi alle annualità successive.

Qualora le disponibilità finanziarie di un esercizio non consentano di erogare integralmente i rimborsi validamente liquidati di uno o più periodi d'imposta, fermo restando il pagamento dei rimborsi residui relativi all'annualità non completata, quelli relativi al primo periodo d'imposta interamente non pagato saranno erogati proporzionalmente rispetto all'ammontare complessivo dei rimborsi liquidati.

Resta ferma l'integrazione dei pagamenti, a saldo delle somme richieste, nel corso degli esercizi successivi.



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.

COMPETITIVI CON LA QUALITÀ DEI SERVIZI E DELLE PERSONE

Caro Collega, in questi ultimi anni la metamorfosi dei mercati e la crisi economica hanno considerevolmente aumentato la difficoltà nella gestione delle aziende.

Il loro compito sarà di impegnarsi nell'eliminazione dei costi inutili e di incrementare e/o di sviluppare le attività con alto valore aggiunto sulla redditività aziendale.

Di conseguenza la strategia **ottimale** può essere quell'**insieme di scelte** che portano l'impresa a trovare una **specifica posizione** nell'ambiente e a disporre di determinate risorse e competenze interne.

Tale posizione plasma quelli che per l'azienda sono i fattori critici di successo: **quelle poche aree chiave in cui l'azienda deve funzionare perfettamente per avere successo nel business**. I fattori critici di successo non necessariamente sono unici per la singola impresa e si possono classificare in tre categorie principali:

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

2) fattori settoriali della logistica: aree critiche comuni a tutte le aziende appartenenti al medesimo settore di attività;

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

"SE NON SI MISURA NON SI PUÒ MIGLIORARE"

Ogni progetto di riorganizzazione deve partire dalla misurazione dei fenomeni tecnico-economici dell'azienda. Molte aziende hanno maturato la consapevolezza che gli indicatori di prestazione gestiti singolarmente non sono in grado di cogliere interamente la complessa natura delle prestazioni aziendali.

L'utilizzo di un sistema di indicatori dinamico e *calzante* è la **metodologia in grado di guidare l'impresa nella selezione delle misure veramente importanti ed eliminare il superfluo**.

Infatti vengono introdotte tre significative innovazioni:

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

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

L'obiettivo è di diffondere in azienda la consapevolezza che la misurazione delle performance delle varie funzioni/attività aziendali ha ragione di esistere solo se tali misurazioni consentono di monitorare il perseguimento delle strategie fissate dalla Direzione. Gli indicatori senza alcun legame con le strategie aziendali vengono CANCELLATI dal cruscotto direzionale.

SISTEMA ORGANIZZATIVO E PROCESSI

Se un'impresa vuole rafforzare la propria posizione nel mercato è necessario che abbia messo a punto un'organizzazione e dei processi competitivi, che costino il meno possibile e che siano continuativamente in grado di produrre servizi e prodotti che diano il massimo valore aggiunto ai clienti, soddisfacendone completamente le aspettative.

Processi che abbiano quindi la capacità di tradurre le esigenze, i bisogni e i desideri dei clienti in servizi e prodotti tempestivi e senza difetti.

Infatti, quando l'impresa identifica modalità organizzative, gestionali o anche modi di svolgere le attività che ritiene le

migliori possibili in quel momento, deve fare in modo che quelle modalità siano diffuse all'interno dell'impresa a tutti gli interessati e che si continuino a utilizzare correttamente nel tempo: ciò lo può ottenere solo tramite un Sistema organizzativo ordinato, ben procedurizzato e diffuso in tutta la struttura.

Infatti il Sistema fissa le modalità tramite le procedure o le istruzioni operative, le diffonde nell'impresa e assicura, tramite le verifiche ispettive, che vengano mantenute nel tempo.

Per sviluppare il proprio Sistema organizzativo l'impresa può percorrere una strada di ricerca e innovazione organizzativa o scegliere di adottare modelli di riferimento già ampiamente utilizzati da altre imprese (ISO 9000, Good Manufacturing Practices, Good Laboratory Practices, HACCP, ISO 22.000, codice di pratica), avendo così l'opportunità di trarre il massimo profitto dal patrimonio di informazioni e di esperienze già maturato nel mondo.

Un esempio concreto e calzante, di quanto esposto nei precedenti punti, riguarda l'applicazione del *Codice di pratica* istituito con il decreto 286/2005 che in estrema sintesi permette di conseguire i seguenti risultati:

- a) la certificazione solleva il committente dalla corresponsabilità rendendo il vettore maggiormente appetibile;
- b) la ristrutturazione aziendale migliora le performance della stessa abbattendo i costi;
- c) il processo di certificazione crea obiettivi individuali e aumenta la soddisfazione di chi lavora in azienda;

d) aumenta la professionalità e quindi la soddisfazione del cliente

RENDERE OPERATIVO IL CAMBIAMENTO

Impiegare un'affermata società di consulenza, che disponga di una pluralità di competenze (specifiche per il mondo della logistica), è di solito un buon investimento che ripaga ampiamente il corrispettivo richiesto.

Ma perché sia davvero efficace, un intervento professionale esterno deve ricercare il cambiamento costante e duraturo degli atteggiamenti e delle competenze del personale interno dell'azienda.

DGConsulting s.c. si propone come partner specializzato nell'ideazione ed erogazione di percorsi di consulenza contestualizzati nell'area della logistica.

Gli interventi possono affrontare temi connessi all'organizzazione, ai processi,

alle tecnologie, alla gestione e motivazione delle risorse umane.

Gli argomenti della consulenza *DGConsulting s.c.* sono quelli espressi dalle nostre competenze nell'area della logistica nella quale siamo presenti da più di quindici anni con Senior Consultant che quotidianamente intervengono in azienda su progetti di rinnovamento e miglioramento.

La nostra missione consiste nel saper amalgamare competenze e tecnologie per analizzare e migliorare processi, motivare e qualificare le Risorse Umane con lo scopo di controllare e sviluppare le prestazioni complessive dell'azienda.

Il successo di *DGConsulting s.c.* è il frutto sia dei risultati ottenuti dai propri Clienti, in termini di miglioramento delle prestazioni e sviluppo delle competenze, sia della costruzione nel tempo di rapporti duraturi, basati sulla trasparenza, sulla collaborazione e sulla fiducia.

DGConsulting s.c.



Consulenza organizzativa per l'applicazione e la certificazione, specifica per il settore trasporto-logistica, degli standard ISO 9001, EFQM, HACCP, ISO 22.000, ISO 17025, BRC, IFS, GMP e il codice di pratica per la sicurezza nel trasporto per i settori alimentare, farmaceutico, ADR e rifiuti industriali

Corso Soleri 3, 12100 Cuneo

Tel. 0171 41.28.16

E-mail: amministrazione@dgconsulting.it



MASSIMO LEUCI

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

PRATICHE AUTO

QUOTE ALBO 2013, SCADENZA PROROGATA AL 31 MARZO

È stato posticipato al 31 marzo 2013 il termine utile per versare la quota di iscrizione 2013 all'Albo degli Autotrasportatori, originariamente fissata al 31 dicembre 2012. Come annunciato sullo scorso numero di TN - TRASPORTONOTIZIE, il pagamento della quota di iscrizione all'Albo

non può essere effettuato con bollettino postale o bonifico bancario, ma soltanto per via telematica, accedendo alla sezione Servizi del sito internet dell'Albo (<http://servizi.alboautotrasporto.it>). Tuttavia, la **frequente inagibilità della pagina web** ha creato non poche difficoltà alle imprese di autotrasporto

nell'effettuare il versamento, tanto che la scadenza di fine dicembre è stata fatta slittare di tre mesi.

Il Comitato Centrale dell'Albo ha, infatti, deliberato il rinvio del termine ultimo di versamento al prossimo 31 marzo, in modo da consentire a tutte le imprese di corrispondere l'importo dovuto. Resta invariata la modalità di pagamento, che dovrà avvenire esclusivamente online.



Dr. SAVERIO NICCO

LAVORO

Consulente del Lavoro dal 2008 in Carcare (SV). Laureato in Economia Aziendale presso l'Università di Genova, con Tesi in Diritto del Lavoro dal titolo "Il lavoro a progetto nella prima interpretazione giurisprudenziale". È componente del Collegio dei Revisori del Consiglio provinciale dell'Ordine dei Consulenti del Lavoro di Savona e della Commissione Rapporti con l'Inps del Consiglio provinciale di Savona. Collabora con la Fondazione Studi Consulenti del Lavoro dal 2010 e alle riviste tecniche "Pianeta Lavoro e Tributi" e "Leggi di Lavoro".

IL RAPPORTO A TEMPO DETERMINATO DOPO LA RIFORMA FORNERO

Tra le numerose modifiche apportate dalla riforma Fornero, entrata in vigore a decorrere dal 18 luglio 2012, un posto di sicuro rilievo viene ricoperto dalla riscrittura di alcune clausole del contratto a tempo determinato. Di seguito richiamiamo brevemente le modifiche maggiormente incisive.

La prima novità riguarda **la possibilità di prevedere l'apposizione del termine al contratto senza la determinazione di una causa specifica**, così come previsto dalla previgente scrittura della normativa.

Tale possibilità è ristretta al primo contratto a tempo determinato, di durata massima non superiore a dodici mesi, concluso tra datore di lavoro o lavoratore per qualsiasi tipologia di mansione. Tale opzione è percorribile anche in caso di attivazione di un contratto di somministrazione. In tal caso si parlerà di prima missione del lavoratore presso l'utilizzatore.

I contratti collettivi stipulati dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro maggiormente rappresentative a livello nazionale possono prevedere, anche a livello decentrato, che in luogo dell'ipotesi analizzata sopra, la stipula di un contratto acausale sia possibile nell'ambito di un processo organizzativo determinato da una delle seguenti motivazioni: avvio di nuova attività, lancio di un prodotto o di un servizio innovativo, implementazione di un rilevante cambiamento tecnologico, fase supplementare di un significativo progetto di ricerca e sviluppo, rinnovo o proroga di una commessa consistente.

Bisogna sottolineare come il contratto a tempo determinato senza determinazione della causale non possa essere prorogato.

Alla data di scadenza l'azienda dovrà decidere se trasformare il rapporto a

tempo indeterminato o cessarlo.

Tale differenziazione dovrà essere valutata in sede di stipula del contratto.

Nel caso in cui sia presente una reale motivazione di apposizione del termine meriterà sempre la specifica sulla lettera di assunzione, così da potere, in un secondo momento, prevedere l'eventuale proroga del contratto originario.

Ulteriore modifica di rilevante interesse è **l'ampliamento della cosiddetta coda contrattuale**. Infatti i contratti a tempo determinato possono essere prorogati, ove ce ne siano la necessità e la possibilità.

E', però, prevista anche la possibilità di una prosecuzione di fatto. Tale prosecuzione non dovrà superare determinate durate, altrimenti il contratto si considera a tempo indeterminato a decorrere dalla fine del periodo massimo di coda contrattuale.

Nello specifico i contratti di durata non superiore ai sei mesi possono avere una coda contrattuale di massimo trenta giorni aumentati a cinquanta giorni per contratti di durata superiore ai sei mesi.

Bisogna sottolineare, però, che la prosecuzione di fatto del contratto dovrà essere comunicata al centro per l'impiego entro la scadenza originaria del contratto.

La novità maggiormente significativa riguarda, però, **il periodo che deve intercorrere tra due contratti di lavoro a tempo determinato**.

La riforma Fornero ha previsto un ampliamento a sessanta giorni di intervallo nel caso in cui il primo contratto abbia una durata pari o inferiore a sei mesi, novanta giorni per i contratti di durata superiore.

Tale previsione penalizza sia le aziende che i lavoratori. Infatti, nel caso in cui un'azienda abbia necessità di riassumere un lavoratore prima del decorso dei termini sopra richiamati, si vedrà

costretta a cercare un altro lavoratore, penalizzando quindi il lavoratore con cui ha già creato un rapporto di lavoro con conseguente vincolo fiduciario.

Tali periodi di intervallo tra un contratto e l'altro possono essere ridotti dalla contrattazione collettiva fino a venti e trenta giorni - rispettivamente per contratti di durata inferiore o superiore ai sei mesi - per le casistiche analizzate sopra relativamente alla stipula del contratto acausale: avvio di nuova attività, lancio di un prodotto o di un servizio innovativo, implementazione di un rilevante cambiamento tecnologico, fase supplementare di un significativo progetto di ricerca e sviluppo, rinnovo o proroga di una commessa consistente.

Da ultimo merita sottolineare che, ai fini del computo del periodo massimo di durata dei rapporti a tempo determinato intercorrenti tra un datore di lavoro ed un lavoratore, bisogna anche tenere conto dei periodi di missione - per contratti di lavoro somministrato - aventi per oggetto mansioni equivalenti.

Tale specificazione si è resa necessaria per contrastare quegli abusi che si venivano a creare alternando rapporti a tempo determinato e contratti di somministrazioni.

Relativamente a tale novità il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, con interpello n° 32/2012, ha analizzato in modo puntuale la portata delle novità introdotte a decorrere dal 18 luglio 2012: se, raggiunto il tetto massimo di trentasei mesi tra rapporti a tempo determinato e missioni per contratti di somministrazione non si potranno più stipulare contratti a tempo determinato, nessuna limitazione è stata prevista per la stipula di contratti di somministrazione successivi.

Salta subito agli occhi che, quindi, **l'intento del legislatore di limitare l'utilizzo del contratto a tempo determinato, indirizzando le aziende verso la stipula di contratti a tempo indeterminato, porterà, invece, ad una maggiore precarizzazione**.



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.

GIUDICE COMPETENTE PER IL RECUPERO CREDITO SU FATTURE DI TRASPORTI

Relativamente alla domanda giudiziale con la quale l'attore, nella sua qualità di titolare della ditta di autotrasporti, convenga in giudizio il cliente per conto del quale abbia svolto professionalmente attività di autotrasporto su strada, al fine di sentirlo condannare al pagamento delle relative spettanze, il forum contractus va individuato nel luogo in cui si è dato inizio all'esecuzione del trasporto ai sensi dell'art. 1327 c.c.

Anche con riferimento al forum destinatae solutionis, ai sensi dell'art. 1182 c.c., la competenza territoriale coincide con il domicilio del creditore che agisca per ottenere il pagamento.

Medesimo discorso vale per la condanna al pagamento del corrispettivo dovuto al vettore secondo il sistema della cosiddetta tariffa a forcella, per il quale il foro competente a dirimere le controversie deve individuarsi con riferimento al domicilio del creditore.

In tema di deroga alla giurisdizione italiana a favore di un giudice straniero, l'articolo 4 della legge 218/1995, laddove richiede che la detta deroga sia provata per iscritto, deve essere interpretato nel senso di attribuire rilevanza, quale idoneo equipollente della prova scritta della convenzione di deroga costituita dall'atto scritto e sottoscritto da entrambe le parti, al comportamento concludente delle medesime, ove risulti operante, nel settore del commercio internazionale in cui operano i contraenti, un uso che detto comportamento preveda come fatto idoneo a far riconoscere la volontà delle parti.

Ne deriva che, nel campo dei trasporti internazionali, dove la polizza di carico è sottoscritta, per notoria prassi invalsa, dal solo vettore, e non anche dal caricatore, la sussistenza di un'ideale prova dell'accordo di deroga ben può essere condotta ritenendo equivalente, all'atto scritto e sottoscritto dai due

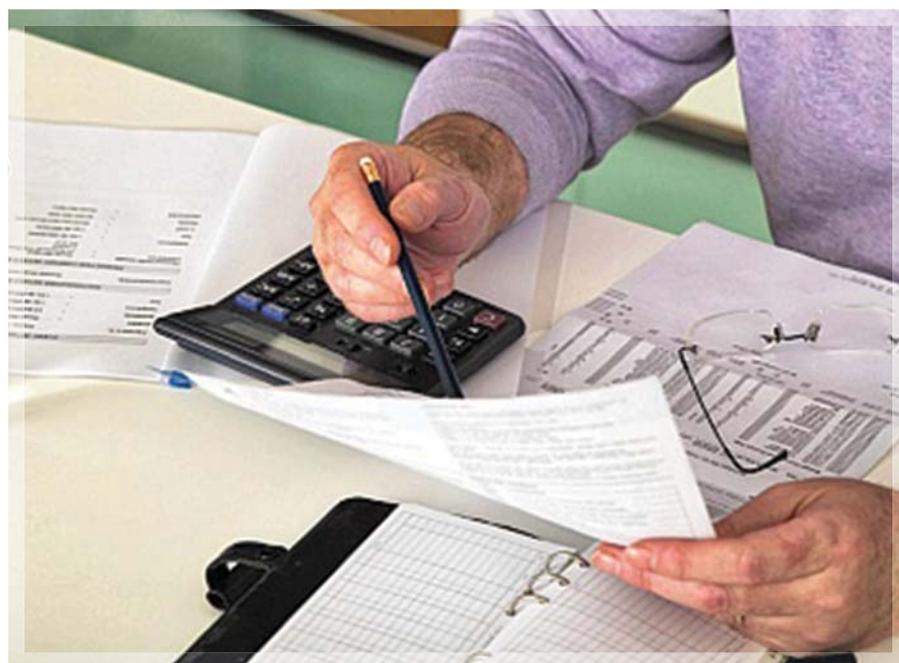
stipulanti, la polizza di carico redatta su modulo, predisposto da un solo contraente e dal medesimo soltanto sottoscritto in conformità agli usi commerciali internazionali del ramo, che rechi la clausola di attribuzione della competenza a un determinato foro, qualora il caricatore, nella consapevole adesione a un uso normativo, l'abbia ricevuta senza contestazioni e l'abbia negoziata a favore del ricevitore, ponendo in essere un comportamento implicante l'accettazione del patto di deroga, la cui sussistenza deve, quindi, ritenersi presunta.

Nel caso sia apposta clausola di deroga alla giurisdizione sul recto di polizza di carico, sottoscritta dal solo vettore in conformità agli usi commerciali internazionali del ramo, e per girata sul verso dal caricatore, costituisce idonea prova dell'accordo di deroga alla giurisdizione il comportamento concludente del caricatore che, nella consapevole adesione ad un uso normativo, abbia ricevuto la polizza senza contestazioni e l'abbia negoziata, ponendo in essere

un comportamento implicante l'accettazione del patto di deroga, la cui esistenza deve ritenersi presunta.

In tema di obbligazioni ed al fine della determinazione della competenza territoriale ("forum destinatae solutionis"), la disciplina dell'art. 1182, terzo comma, cod. civ., in base alla quale le obbligazioni per crediti liquidi ed esigibili debbono adempiersi al domicilio che ha il creditore alla scadenza, è applicabile anche al corrispettivo dovuto al vettore per il trasporto di merci secondo il sistema dell'obbligatoria tariffa "a forcella".

La misura del corrispettivo suddetto, infatti, va stabilita con l'applicazione dei determinati parametri obbligatori fissati dalla tariffa, in rapporto alle indicazioni che debbono essere precisate nella lettera di vettura compilata da chi effettua il trasporto, onde il relativo calcolo, seppure deve tenere conto della combinazione dei vari elementi indicati, si risolve, comunque, nella mera operazione aritmetica dell'applicazione delle voci spettanti, senza che si rendano necessari ulteriori accertamenti circa la entità complessiva della prestazione fornita, che è quella comprovata dal documento suddetto.





Avv. GIORGIO PASETTI

L'OPINIONE

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

UNA VITA DALLA PADELLA ALLA BRACE - PRIMA PARTE

Suo padre aveva lavorato a Genova in una acciaieria. Tornava a casa disfatto, con negli occhi l'immagine delle colate abbacinanti. Ma, durante le ore passate in famiglia, non si lamentava, a differenza di suo nonno che raccontava la sua trascorsa pericolosa vita di lavoro.

Si ricordava che quando poteva, nei giorni festivi, portava la famiglia in quelli che chiamava "spazi aperti": i prati verdi della campagna, le colline genovesi con il panorama sino al mare che si estendeva fondendosi con il cielo. Si sdraiava sull'erba, a faccia in su, incrociando le braccia dietro la nuca, per riempirsi gli occhi - diceva - del colore azzurro, percorso dalle nuvole grigie che lo percorrevano frangiandovisi. O usciva in barca a pescare.

Suo nonno invece era stato minatore in Sardegna e quando viveva con loro, nella vecchia casa delle collina di Sestri, con il tradizionale caminetto, gli raccontava, mentre era ancora bambino, cosa significasse lavorare nei profondi cunicoli, scavando sotto terra, sforzandosi di dimenticare che in fondo aveva vissuto come un uomo sepolto vivo, sperando, ogni giorno, che sarebbe risalito da un ambiente innaturale "a ritornare a rivedere le stelle", come aveva scritto Dante

uscendo dall'inferno.

Così, crescendo, aveva sempre pensato che un giorno avrebbe voluto un lavoro che non fosse statico, nel chiuso di uno stabilimento; ma che gli consentisse di poter girare, di vedere il cielo di giorno, e le stelle prima dell'alba, non carbone ed i bagliori delle colate delle fusioni, di non dover ricevere ordini durante le sue ore di lavoro.

Quando in un bar del porto gli dissero che una società di autotrasporto merci cercava conducenti si presentò e venne assunto, avendo un po' di pratica per qualche precedente operatività nel settore.

Lavoro duro, ma del tutto diverso da quelli che suo padre e suo nonno gli avevano raccontato durante la sua infanzia. Nel corso dei viaggi avrebbe potuto vedere i paesaggi che mutavano con le stagioni; sarebbe stato il responsabile di se stesso durante il lavoro, poteva contare su una tredicesima e quattordicesima; conduceva un automezzo che gli era stato affidato nuovo di fabbrica, usufruiva di qualche comodità durante le ore di viaggio, percepiva una retribuzione mensile al netto dei contributi, che poteva arrotondare con lo straordinario. Poi un giorno un dirigente della società

gli disse che, se avesse voluto continuare a lavorare per loro, avrebbe dovuto iscriversi alla Camera di Commercio come "padroncino".

Ricevette per il periodo svolto come dipendente una somma quale trattamento di fine rapporto. Con la stessa, e contraendo un mutuo, acquistò un automezzo usato. Doveva sostenere le spese dei viaggi, gli oneri contributivi previsti per chi apparisse titolare di impresa artigiana, sia pur individuale e senza dipendenti, imposte, e quant'altro le leggi ponevano a carico di un conducente dichiarato autonomo perché risultava iscritto all'Albo artigiani; ricorrere all'aiuto di un commercialista amico.

Veniva compensato con quanto la società calcolava come conforme al minimo delle "tariffe a forcella".

Per quanto la rispondenza allo stesso fosse obbligatoria per legge, alla conclusione della causa, durata 10 anni, che aveva promosso presso il Tribunale del Lavoro - il cui Giudice aveva comunque riconosciuto in sentenza la sua parasubordinazione, accolto anche una eccezione di non costituzionalità, proposta dal suo difensore di una norma della legge vigente, che aveva determinato la sospensione della causa, respinto altresì l'eccezione avversaria di incompetenza territoriale e funzionale, nonché le ulteriori eccezioni pregiudiziali, preliminari, di inammissibilità, di decadenza, di prescrizione ed altri similari cavilli presentati dalla controparte - risultò che in effetti gli era stato corrisposto, nel corso degli anni, meno di quanto avrebbe dovuto percepire.



**PUBBLICHEREMO LA
SECONDA PARTE SUL
PROSSIMO NUMERO DEL
TN - TRASPORTONOTIZIE**

**L'ARTICOLO COMPLETO,
INOLTRE, È VISIONABILE SU
www.trasportonotizie.com**

Focus: qui Piemonte



Strade danneggiate nel Cuneese Oltre 1 milione di euro per il ripristino

La Giunta della Provincia di Cuneo ha approvato tre progetti esecutivi e definitivi per lavori stradali, per un importo totale di 1.063.000 euro. Gli interventi, volti al ripristino delle strade danneggiate dal maltempo, riguardano i comuni di La Morra, Novello, Barolo e Roccabruna, nonché la Val Casotto nel tratto tra Garessio e Pamparato.

Il primo intervento, che ammonta a **600.000 euro**, riparerà i dissesti avvenuti tra il 2008 e il 2011 lungo le Strade Provinciali 58 e 3 nei comuni langaroli.

A Novello, in particolare, sarà realizzato un muro su fondazioni profonde per poter ricostruire il corpo stradale franato. Poiché i fenomeni di instabilità sono dovuti ad infiltrazioni d'acqua, sono previste anche opere di raccolta e regimazione delle acque a monte della strada con la realizzazione di cunette e attraversamenti. La sezione della strada sarà allargata e adeguata alla categoria C2 (strade extraurbane secondarie) per tutto il tratto oggetto di intervento, con due corsie larghe 3,5 metri e banchine bitemate di 1,25 metri ciascuna.

Un secondo intervento, per un totale di

100.000 euro, consisterà nella sistemazione delle frane sulle Strade Provinciali 122 e 334 nel tratto Dronero-Roccabruna-S. Anna Roccabruna, causate dalle piogge del marzo 2011.

Si tratta di lavori di consolidamento di due scarpate stradali franate. Nel tratto asportato dal torrente saranno realizzati un rinforzo della scarpata con un sistema



di fondazione a micropali e un muretto di base per consolidare il tratto stradale. Infine, lungo la provinciale 178 nel tratto da Garessio a Pamparato, in val Casotto, è stato approvato il progetto definitivo dei lavori di sistemazione della viabilità aggravata dalle situazioni di dissesto di

muri di

va l -

le in pietra ed attraversamenti stradali causate dalle piogge del marzo 2011.

L'intervento ammonta a **363.000 euro**, finanziati tramite fondi regionali. In particolare, nello specifico della provinciale 178 a progressive varie, la Provincia di Cuneo, con fondi propri, ha eseguito alcuni interventi ripristinando la carreggiata stradale nei punti più critici. Ora il progetto prevede il ripristino della sede stradale nella sua larghezza originale (6,50 metri di carreggiata), intervenendo in vari punti con la ricostruzione di muri in cemento armato di sottobanchina, con il consolidamento di muri in pietra esistente, le ricostruzioni di attraversamenti e le costruzioni di banchettoni in cemento.

La presidente della Provincia Gianna Gancia e il vicepresidente Giuseppe Rossetto hanno dichiarato che le aree più colpite dalle precipitazioni di inizio 2011 saranno gradualmente ripristinate in modo tale da mantenere un adeguato livello di sicurezza e dei collegamenti provinciali.



Trattoria della Fermata

Menu a prezzo fisso - Cene su prenotazione
AMPIO PARCHEGGIO

Frazione San Giovanni Perucca, 85 - 12049 TRINITA' (CN)
Tel. 0172.647114 - Cell. 338.6638866

Santo Stefano Belbo (CN) - Canelli (TO)

Al via i lavori di ripristino del viadotto sulla SP 592

Ammonta a 170.762 euro l'importo destinato ai lavori di rinforzo strutturale delle travi del viadotto di Santo Stefano Belbo, in Provincia di Cuneo, lungo la Strada Provinciale 592 verso il confine con l'astigiano.

Ad approvare il progetto è stata la Giunta provinciale riunitasi il 21 gennaio scorso, che ha incorporato l'opera nel "Piano Nodi", costituito da una serie di investimenti e interventi sulla rete statale trasferita per legge regionale.

Il viadotto, che collega i comuni di Santo Stefano Belbo e di Canelli, in Provincia di Asti, è già stato oggetto di un recente intervento volto a ripristinare le superfici degli elementi in calcestruzzo armato.

Proprio durante quei lavori si sono riscontrati gravi danni su alcune travi in cemento armato precompresso, consistenti nell'interruzione di diversi fili dell'armatura di precompressione.

Il progetto, dunque, prevede, oltre al



ripristino delle travi, un'attenta analisi dell'intero ponte per valutare i carichi ammissibili e i possibili interventi da eseguire per un miglioramento sismico dell'opera.

L'intervento, hanno spiegato il Presi-

dente della Provincia Gianna Gancia e gli Assessori Giuseppe Rossetto e Roberto Russo, permetterà di mettere in sicurezza una struttura importante per la viabilità del territorio di confine con la provincia di Asti.

Focus: qui Liguria

Guardia di Finanza di Chiavari (GE) Società di autotrasporto scoperta "superevasore"

La Guardia di Finanza di Chiavari ha concluso un'approfondita indagine di verifica nei confronti di una società operante nel settore dell'autotrasporto, risultata **evasore totale**.

Tra il 2007, il 2010 e il 2011, infatti, l'azienda non ha emesso alcuna dichiarazione fiscale mentre per il periodo 2008-2009 ha presentato un reddito nullo. I soci e gli amministratori dell'impresa, inoltre, non hanno istituito re-

gistri contabili, nascondendo così il volume di affari.

Nella prima fase di indagini è venuto alla luce che la base imponibile sottratta a tassazione, considerando tutto il periodo compreso tra il 2007 al 2011, ammonta ad **1 milione di euro**, con un'IVA corrispondente, dovuta all'erario, pari a circa 210.000 euro.

Il controllo è stato poi approfondito con indagini bancarie grazie a cui si è risaliti a numerosi versamenti e prelievi

effettuati sui conti correnti della società.

L'ulteriore verifica ha consentito alla Guardia di Finanza di quantificare un'ulteriore ingente evasione, corrispondente ad una base imponibile, sottratta alla tassazione, di circa **2 milioni e 300 mila euro** e di un'IVA correlata di oltre 90.000 euro.

I due soci ed amministratori della società sono stati quindi deferiti all'Autorità Giudiziaria per reato di omessa e infedele

presentazione delle dichiarazioni fiscali. E' stata altresì richiesta alla Direzione Regionale della Liguria dell'Agenzia delle Entrate la promozione delle procedure volte ad applicare le misure cautelari sui beni mobili ed immobili intestati ai soci dell'impresa per garantire il pagamento allo Stato dei tributi dovuti e delle sanzioni previste per le violazioni commesse.



Camion perde carico sulla A12 Nell'incidente coinvolti altri 13 mezzi

Un incidente stradale a dir poco spettacolare è avvenuto la sera dello scorso 7 febbraio nel tratto genovese dell'autostrada A12. Protagonisti un camion e altri tredici veicoli.

Poco dopo le ore 20, sulla corsia Nord tra Sestri Levante e Lavagna, un mezzo pesante che transitava in direzione Genova ha perso una parte del carico che stava trasportando, tra cui due pedane metalliche e una carriola.

dale giunta sul posto si è messa immediatamente al lavoro per risalire al conducente del mezzo pesante. Nonostante i momenti di forte paura, fortunatamente gli automobilisti coinvolti nell'incidente a catena hanno riportato soltanto lievi ferite e contusioni.



Il conducente, probabilmente senza accorgersi di nulla, ha continuato la sua corsa.

Alle spalle dell'autoarticolato, dodici autovetture ed un carro attrezzi dell'Acì non hanno potuto evitare il materiale riversatosi sulla carreggiata, generando una carambola di scontri.

La Polizia Stra-

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

**COLLABORATE CON LA
NOSTRA REDAZIONE!**

CONTATTATECI

E-mail info@dgconsulting.it

Tel. 0171 41.28.16

SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



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

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

Via Fiume, 34 - 18038 SANREMO (IM)

Tel. 0184.50.15.60 - Fax 0184.54.16.66

e-mail: agenzia@sandiano.com - <http://www.sandiano.com>

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

Focus: qui Basilicata



Raccordo Sicignano - Potenza Chiusura ai mezzi pesanti per 5 mesi

A partire dallo scorso 4 febbraio il raccordo A3 Sicignano-Potenza è chiuso al transito per i mezzi pesanti con massa a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate e sagoma superiore a 2,30 metri. Il provvedimento si rende necessario per consentire interventi strutturali sul viadotto Pietrastretta, nel tratto compreso tra i comuni di Balvano e Buccino, in provincia di Po-

tenza. I lavori, che l'Anas prevede dureranno circa 5 mesi, consistono nel ripristino di tre travi sul viadotto Pietrastretta. Le limitazioni al traffico per i mezzi pesanti consistono nell'interdizione al transito tra il km 25,5 (svincolo di Balvano) e il km 21 (svincolo di Vietri) della carreggiata in direzione Sicignano, e tra il km 8 (svincolo di Buccino) e il

km 25,5 (svincolo di Balvano) della carreggiata in direzione Potenza.

È, inoltre, istituito un doppio senso di circolazione tra il km 22,6 e il km 24,5 lungo la carreggiata in direzione Sicignano.

I percorsi alternativi, resi noti dall'Anas, prevedono:

- in direzione Salerno-Potenza, per i veicoli provenienti dalla A3 Salerno/Reggio Calabria uscita consigliata "Polla" e prosecuzione lungo strada provinciale ex statale 19ter fino alla rotonda di Polla (SA) km 12,200 - strada provinciale Isca Pantanelle fino allo svincolo di Satriano/statale 95var sino allo svincolo di Tito al km 37,395 del raccordo Sicignano-Potenza.
- in direzione Sicignano-Potenza uscita obbligatoria al km 8,000 (svincolo Buccino) - strada provinciale ex statale 19ter fino alla rotonda di Polla (Salerno) km 12,200/stra-

da provinciale Isca Pantanelle fino allo svincolo di Satriano/statale 95var sino allo svincolo di Tito al km 37,395 del raccordo Sicignano-Potenza.

- in direzione Potenza-Sicignano uscita obbligatoria (per il traffico commerciale diretto oltre lo svincolo di Balvano al km 37,395 (svincolo Tito))/statale 95var sino allo svincolo di Satriano/stada provinciale Isca Pantanelle alla rotonda di Polla/stada provinciale ex statale 19ter fino allo svincolo di Buccino al km 8,000 del raccordo Sicignano-Potenza.

- in direzione Picerno-Sicignano uscita obbligatoria al km 25,500 svincolo di Balvano/stada provinciale ex statale 94 sino alla svincolo di Vietri di Potenza sino al km 21,000 svincolo di Vietri del raccordo Sicignano-Potenza in direzione Sicignano.



Cavonica - Basentana Completato l'ultimo tratto della fondovalle

A metà gennaio, la Provincia di Matera ha aperto al traffico l'ultimo tratto di sette chilometri della fondovalle "Cavonica", fruibile dallo scalo di Grassano, lungo la Strada Statale 407 Basentana, all'innesto con la provinciale Ferrandina-Stigliano. Si sono, così, conclusi i lavori di completamento della Ca-

vonica - per i quali sono occorsi complessivamente oltre 19 milioni di euro - che attendeva la sua completa realizzazione da decenni.

Questa arteria stradale, infatti, concepita come naturale ponte di collegamento fra la collina materana e la Val d'Agri sin dagli anni Cinquanta, è entrata per la prima volta nell'agenda amministrativa

provinciale nel 1995. I lavori per la realizzazione della Cavonica iniziarono, poi, nel 2008; da allora, il completamento e la consegna dei lavori sono stati più volte preannunciati e mai rispettati. Fino al gennaio 2013.

"Miglioriamo - ha commentato Angelo Garbellano, Assessore provinciale alle Infrastrutture, alla vigilia

dell'inaugurazione della strada di collegamento tra Aliano e la fondovalle Saurina - i collegamenti delle aree interne della collina materana verso il sistema viario regionale e proseguiamo celermente rispetto al completamento della bretella di collegamento con il centro abitato di S. Mauro forte e con il lotto Cavonica-Torre Vallone Piscicolo".



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



Il nostro impegno è di massima trasparenza ed efficienza nei confronti degli associati e, attraverso personale qualificato e la consulenza di professionisti esperti nei vari settori, offriamo garanzie di ottimo livello. Professionalità e assistenza sono solo alcune delle principali caratteristiche del nostro team.



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



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



Soluzioni per aziende professionisti e famiglie

Cuneo - Via B. Bruni, 1/A Sanremo (IM) - Via Fiume, 34

Tel. 0171.41.28.16 Fax 0171.42.69.64

E-mail: gestione@ctservice.eu

Web: www.ctservice.eu



DOCTOR iGLASS

GLASS SYSTEM S.A.S.

Via Torino, 42 - 12045 Fossano
Tel. 0172.64.66.06 Fax 0172.69.42.16
amministrazione-fossano@doctorglass.com
ALESSIO BAUDINO, Responsabile commerciale:
Tel. 345.095.92.45 alessio.baudino@doctorglass.com

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



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



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



*Magazzino interno
con vetri originali*



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

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

FOSSANO: Via Torino, 42
Tel. 0172.64.66.06

MONDOVI: Via Del Vecchio, 1
Tel. 0174.55.14.31

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

MANTA DI SALUZZO: SS Laghi di Avigliana
Tel. 0175.87.975