

TN

TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com

Luglio - Agosto 2013



CODICE DELLA STRADA, TUTTE LE NOVITÀ

Dalle multe scontate alle cauzioni ridotte

IN PRIMO PIANO



Sconto pedaggi 2012, come e quando presentare le domande

pagina 4



Ecobonus, sbloccati i fondi 2010

pagina 7



Intervista al Sottosegretario ai trasporti Erasm D'Angelis

pagina 12



Authority dei Trasporti: come nasce, chi la compone, cosa farà

pagina 14



Vietare l'uso del cellulare alla guida anche in vivavoce, ne discute la Camera

pagina 26



Dal territorio. Focus Piemonte, Liguria, Toscana

pagina 35



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

DAL 2002 SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

LA SODDISFAZIONE DEGLI ASSOCIATI È LA NOSTRA MISSIONE



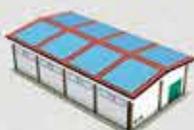
ASSICURAZIONI

SOLUZIONI MIRATE E
VANTAGGIOSE CON PRIMARIE
COMPAGNIE ASSICURATIVE

R.C. AUTO



AZIENDA



CASA



FAMIGLIA



TESSERE CARBURANTE



PAGAMENTO PEDAGGI

PRENOTAZIONE TRAGHETTI



...e molto
altro!

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

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





NUMERO 4 - ANNO 2013

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

Proprietario ed Editore
DG Consulting s.c.

Direttore Responsabile
Secondo Sandiano

In redazione
Francesca Vinai, Fabio Rubero,
Fabrizio Civallo, Gabriella Tomasi

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

Amministrazione
Ilaria Ponzio, Marcella Farina

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

Pubblicità
Tel. 0171/412816
info@dgconsulting.it

Stampa
Tipolitografia Europa - Cuneo

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE** 29. **CONSULENTI**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°** 29. **Legale**
- 12. **L'INTERVISTA** 29. **Pratiche auto**
- 14. **NORME E ISTITUZIONI** 30. **Qualità trasporti**
- 20. **EVENTI** 31. **L'opinione**
- 24. **LA TUA VOCE** 32. **Lavoro**
- 27. **SICUREZZA STRADALE** 33. **Fisco**
- 35. **DAL TERRITORIO**
- 35. **Qui Piemonte**
- 37. **Qui Liguria**
- 38. **Qui Toscana**

EDITORIALE

Fabio Rubero



SE TELEFONANDO...

Una telefonata allunga la vita era il leitmotiv di una nota pubblicità degli anni go. Non sembrano pensarla così alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati dove lo scorso luglio si è portata alla luce, rendendola oggetto di discussione, la questione dell'utilizzo di dispositivi mobili di comunicazione quando si guida, chiedendo che ne venga completamente vietato l'utilizzo, anche attraverso apparecchi vivavoce. Sulla scia dell'entusiasmo suscitato dall'idea, un deputato ha proposto che, addirittura, all'interno dei veicoli vengano installati dei dispositivi in grado di impedire la ricezione telefonica. Leggendo l'articolo di pagina 26, potete avere tutte le informazioni a riguardo.

Attraverso il questionario allegato alla rivista, questo numero di TN - TRASPORTONOTIZIE ha inoltre l'obiettivo di tracciare un bilancio sullo stato di salute e sul grado di soddisfazione degli utenti delle associazioni di categoria dell'autotrasporto italiano. L'intento è quello di capire quanto gli autotrasportatori siano coinvolti nelle decisioni delle associazioni e conseguentemente quanto si sentano da loro rappresentati, proprio per andare ad individuare le eventuali lacune che questa rivista vuole aiutarvi a colmare anche attraverso la rubrica "La tua voce" alla quale siete caldamente invitati a partecipare. Siate protagonisti del vostro futuro, la volontà di cambiamento non può (più) essere delegata.



Francesca Vinai

Sconto sui pedaggi autostradali 2012

Domande da presentare tra il 16 settembre e il 16 ottobre

Nella seduta dello scorso 31 luglio, il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori ha stabilito le modalità e i termini per la presentazione delle domande di rimborso dei pedaggi autostradali pagati nel 2012 e ha deciso l'importo finale dei fondi per il 2011 e la ripartizione delle disponibilità per il 2013.

La Delibera n. 10/2013 contiene le disposizioni relative alla **riduzione compensata dei pedaggi autostradali per i transiti effettuati dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2012**, per la quale la somma totale attualmente disponibile è pari

a **69.655.325,40 €**.

La tabella sottostante indica le **percentuali massime di rimborso ottenibili**, da applicarsi ai diversi scaglioni di fatturato totale annuo in pedaggi autostradali.

Il **fatturato annuale** di ciascun soggetto avente titolo alla riduzione si calcola moltiplicando l'importo lordo dei pedaggi pagati da ogni singolo veicolo per un **indice di sconto variabile secondo la categoria ecologica del mezzo**:

- 0,5 per i veicoli Euro 2;
- 1,5 per i veicoli Euro 3;
- 2,0 per i veicoli Euro 4, Euro 5 e superiori.

rioni.

È, inoltre, prevista **un'ulteriore riduzione compensata**, commisurata al volume del fatturato annuale in **pedaggi effettuati nelle ore notturne** nel corso del 2012. Tale ulteriore riduzione spetta alle imprese, alle cooperative, ai consorzi e alle società consortili, che hanno realizzato almeno il 10% del fatturato di pedaggi nelle ore notturne, ossia con ingresso in autostrada tra le ore 22 e le 2 o con uscita tra le ore 2 e le 6.

Per le imprese di autotrasporto in conto terzi associate a raggruppamenti iscritti alla Sezione Speciale dell'Albo e che risultino titolari del contratto di pagamento dei pedaggi a nome delle imprese socie, lo scaglione di fatturato è quello relativo ai **pedaggi pagati dall'intero raggruppamento**.

Per le imprese di autotrasporto in conto proprio, sia che operino direttamente, sia che siano associate a raggruppamenti iscritti alla Sezione Speciale dell'Albo, lo scaglione è quello relativo ai **pedaggi pagati dalla singola impresa**.

Per richiedere lo sconto sui pedaggi pagati nel 2012 si dovrà presentare apposita domanda **tra le ore 9 del 16 settembre e le ore 14 del 16 ottobre 2013**, esclusivamente in via telematica, accedendo alla sezione dedicata del sito dell'Albo.

Una volta che tutte le domande di ammissione al beneficio siano pervenute all'Albo, se l'ammontare complessivo dei rimborsi da assegnare risultasse superiore alla somma disponibile, il Comitato centrale provvederà a ricalcolare le percentuali di sconto, in modo che tutte le imprese aventi diritto ottengano il rimborso, sebbene in misura inferiore.

Allo stesso modo, vi sarà un ricalcolo delle percentuali qualora l'ammontare totale delle riduzioni richieste risultasse inferiore alla somma disponibile; in tal caso, alle imprese aventi diritto andranno rimborsati più elevati.

FATTURATO ANNUO	PERCENTUALE DI RIDUZIONE
da 200.000 a 400.000 €	4,33 %
da 400.001 a 1.200.000 €	6,50 %
da 1.200.001 a 2.500.000 €	8,67 %
da 2.500.001 a 5.000.000 €	10,83 %
oltre 5.000.000 €	13 %

CHI PUÒ OTTENERE I RIMBORSI DEI PEDAGGI?

- le imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi, le cooperative e i consorzi, iscritti all'Albo nazionale degli autotrasportatori alla data del 31 dicembre 2011 o nel corso del 2012;
- le imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi e i raggruppamenti aventi sede in uno dei Paesi dell'Unione Europea che, alla data del 31 dicembre 2011 o nel corso del 2012 risultavano titolari della licenza comunitaria;
- le imprese e i raggruppamenti con sede in Italia esercenti attività di autotrasporto in conto proprio che, alla data del 31 dicembre 2011 o nel corso del 2012, risultavano titolari di apposita licenza in conto proprio;
- le imprese e i raggruppamenti aventi sede in altro Paese dell'Unione Europea, che esercitano l'attività di autotrasporto in conto proprio.

I soggetti aventi titolo che risultano iscritti all'Albo conto terzi o titolari di licenza conto proprio in data successiva al 31 dicembre 2011, avranno diritto alla riduzione dei pedaggi per i viaggi effettuati dopo tale data.

Investimenti aziendali, sono attivi i contributi ministeriali C'è tempo fino a gennaio per presentare domanda

È in vigore dal 10 giugno scorso il Decreto del Ministero dei Trasporti, datato 21 marzo 2013, inerente le modalità di ripartizione ed erogazione dei fondi, pari a 24.000.000 €, destinati agli investimenti nel settore dell'auto-transporto nel 2013.

Possono presentare domanda al Ministero per accedere ai contributi previsti le aziende di autotrasporto di merci, di qualsiasi dimensione, attive sul territorio italiano, che intendano:

- acquistare **autoveicoli nuovi di fabbrica**, adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, che siano conformi alla norma anti inquinamento **Euro 6**;
- acquistare **un nuovo rimorchio o semirimorchio** con telaio attrezzato per trasporto container o casse mobili, di categoria O4 di cui all'allegato II della direttiva quadro 2007/46/CE, con contestuale radiazione di un rimorchio o semirimorchio con più di 10 anni di età, a condizione che il nuovo mezzo sia dotato di dispositivo di frenata "EBS";
- acquistare **beni capitali destinati al trasporto intermodale** (combinato strada-mare e strada-ferrovia), fra i quali containers e casse mobili, dispositivi di movimentazione e sollevamento delle merci, nuovi semirimorchi per il trasporto combinato ferroviario rispondenti alla normativa UIC 596-5;
- realizzare, anche in forma aggregata, progetti di investimento per l'**ammodernamento tecnologico delle proprie do-**

tazioni di capitali, finalizzati al raggiungimento di maggiori livelli di sicurezza e a migliori standard ambientali, fra i quali **meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo**;

- investire nell'elaborazione e nell'attuazione, in forma aggregata, di progetti finalizzati allo sviluppo e all'**incremento della competitività delle imprese attive nel settore del trasporto e della logistica delle merci**, nei limiti delle spese amministrative e notarili, di realizzazione dell'aggregazione.

Gli acquisti e gli investimenti suddetti, per poter essere coperti da contributo statale, devono essere conclusi **tra il 10 giugno 2013 e il 31 dicembre 2013**.

Le domane devono essere presentate al Ministero per posta o consegna a mano **entro il 31 gennaio 2014**.

Per beneficiare dei suddetti incentivi le aziende devono essere in regola con i requisiti di iscrizione all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e, qualora esercitino con mezzi di massa superiore alle 1,5 tonnellate, al Registro elettronico nazionale (REN).

Su trasportonotizie.com trovate il testo completo del Decreto con tutti i dettagli e la modulistica per accedere alle risorse stanziare.

Incentivi per Euro 6

Al fine di accedere all'incentivo statale per l'acquisizione di veicoli Euro 6, è necessario che si tratti di mezzi nuovi di fabbrica, immatricolati per la prima volta in Italia. Sono, quindi, **esclusi dalla misura i veicoli immatricolati all'estero e poi rivenduti in Italia, a chilometri zero**.

Il contributo ammonta a **7.000 € per ciascun veicolo acquistato**, che può salire a **7.700 € nel caso di piccole e medie imprese**.

In ogni caso, l'ammontare massimo del contributo per l'acquisto di veicoli Euro 6 non può superare 360.000 € per impresa (mentre per tutte le altre forme di investimento, la somma massima è di 600.000 €).



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

Accesso alla professione, nuove prove di esame

Cambiano i quesiti e i casi pratici

È stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 167 del 18 Luglio 2013 il Decreto ministeriale del Capo Dipartimento per i trasporti, datato 8 luglio 2013, contenente **novità sui quesiti e sulle materie delle prove di esame per il conseguimento dell'idoneità professionale**, necessaria all'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi.

Dal 1° ottobre 2013 prenderanno avvio i corsi basati su programmi relativi ai nuovi quesiti e tipi di esercitazione approvati con il Decreto in oggetto.

Dal 1° gennaio 2014 le competenti Commissioni di esame applicheranno i nuovi quesiti e tipi di esercitazione ai candidati che abbiano frequentato corsi autorizzati dopo il 1° ottobre 2013 e regolarmente conclusi.

Il Ministero ha, però, previsto un **regime transitorio** dal "vecchio" al nuovo sistema. Infatti, coloro che hanno seguito corsi di preparazione iniziati prima del 1° ottobre 2013 e coloro che, senza partecipare ad alcun corso ed in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado, hanno presentato domanda di esame prima del 1° gennaio 2014, hanno diritto a sostenere le prove con i quesiti e i tipi di esercitazione in vigore prima del 1° ottobre 2013.

Cosa prevede in dettaglio la riforma delle prove di esame per l'accesso alla professione di autotrasportatore?

Innanzitutto, distingue **due tipologie di esami**:

- quello per il conseguimento dell'attestato di idoneità professionale per il trasporto nazionale ed internazionale (**esame completo**);
 - quello **integrativo** per il conseguimento del titolo per l'esercizio dell'attività di trasporto in ambito nazionale ed internazionale da parte dei possessori dell'attestato di idoneità professionale valido per il solo trasporto nazionale.
- Si tratta **in entrambi i casi** di esami scritti, comprendenti **una scheda con sessanta quesiti a risposta multipla** (quattro risposte alternative) **e un'esercitazione su un caso pratico** con quattro problematiche differenti da risolvere. Le prove hanno ciascuna una durata di due ore.

Le **materie** su cui verteranno i quesiti, elencate nell'allegato al Decreto in oggetto, sono:

- Diritto civile
- Diritto commerciale
- Diritto sociale
- Diritto tributario
- Gestione commerciale e finanziaria dell'impresa
- Accesso al mercato
- Norme tecniche e di gestione tecnica
- Sicurezza stradale

A seconda della tipologia dell'esame che il candidato affronterà, varieranno il numero di quesiti per materia e l'og-

getto dell'esercitazione:

- nel caso di esame completo, dei sessanta quesiti previsti, almeno venti saranno relativi all'ambito internazionale, ripartiti tra le varie materie come segue:
 - dieci quesiti per la materia di gestione commerciale e finanziaria dell'impresa;
 - dieci quesiti per la materia di accesso al mercato;
 - dieci quesiti per la materia di norme tecniche e di gestione tecnica;
 - dieci quesiti per la materia di sicurezza stradale;

e l'esercitazione riguarderà problematiche relative ad entrambi gli ambiti, nazionale ed internazionale.

- nel caso di esame integrativo, la Commissione esaminatrice sottoporà ai candidati sia i sessanta quesiti, indipendentemente dalla ripartizione per materie di cui si è detto sopra, sia un'esercitazione relativi all'ambito internazionale.

Il punteggio massimo conseguibile è di cento punti, composto per il 60% dai punti conseguiti nelle risposte ai quesiti e per il 40% dai punti conseguiti nell'esercitazione. L'esame si supererà con **almeno sessanta punti**, di cui almeno trenta punti da ottenere nelle risposte ai quesiti e almeno sedici da ottenere nell'esercitazione.

Per ottenere almeno i trenta punti nella prova a quiz, si dovrà rispondere esattamente ad almeno il 50% dei quesiti di ciascuna delle materie previste per l'esame completo o ad almeno il 50% dei quesiti, a prescindere dalla materia, nel caso dell'esame integrativo.

Per ottenere almeno i sedici punti nell'esercitazione, il candidato dovrà affrontare correttamente due problematiche su quattro.



Sul sito web dell'Albo autotrasportatori è possibile consultare i nuovi quiz divisi per materia e i tipi di esercitazione.

Ecobonus, la Commissione europea dice sì Sbloccati i fondi 2010

Era atteso da mesi un pronunciamento della Commissione europea sulla spinosa questione degli "ecobonus", ossia dei contributi finanziari a favore delle imprese di autotrasporto che scelgono le cosiddette

autostrade del mare alle vie di terra. Ora **la Commissione europea ha detto sì all'erogazione dei rimborsi per i viaggi su rotta marittima effettuati dagli autotrasportatori italiani nel 2010.**

Pubblichiamo **di seguito la nota che ci ha inviato il Sen. Vincenzo Gibiino** (Popolo della Libertà) della 8a Commissione Lavori pubblici in Senato.



Ve ne avevamo dato notizia sul TN - TRASPORTONOTIZIE Gennaio-Febbraio 2013. Ve le siete perso? Su trasportonotizie.com, nella sezione Archivio, ritrovate tutti i numeri della rivista!



Il Sen. Gibiino

"Lo sblocco dell'Ecobonus 2010 rappresenta un vero e proprio atto di giustizia nei confronti degli autotrasportatori italiani che si sono impegnati negli anni ad investire ingenti risorse per convertire la loro flotta dal tutto strada al combinato strada-mare. Il contributo voluto dal governo Berlusconi e, negli ultimi anni fortemente sostenuto dal sottosegretario Giachino, ha contribuito in maniera significativa a liberare le nostre strade dai Tir, ridurre sensibilmente il numero di incidenti provocati da mezzi pesanti e le emissioni di Co2 nell'aria. Per l'Italia, sostenere il contributo per le autostrade del mare, significa aiutare un intero comparto, quello marittimo e portuale, che nel Paese vale diversi punti di Pil. Grazie all'Ecobonus l'economia del mare, soprattutto nei primi anni dell'incentivo, ha subito un incremento notevole, nuovi posti di lavoro sono stati creati, nuove rotte, nuove navi. Lo sblocco da parte dell'Ue delle risorse riferite al 2010 non rappresenta un traguardo, ma una tappa di un percorso più complesso. Il Governo italiano sta già lavorando al fine di ottenere il via libera dell'Ecobonus 2011. Ma, cosa più importante, è accelerare la definizione di un incentivo europeo per l'utilizzo delle autostrade del mare. Dobbiamo ai cittadini strade più sicure e un ambiente più pulito".

ALPISERVICE



il nostro impegno, il vostro successo

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

NEOPLAN



Via degli Artigiani 18, 12016 Peveragno (CN) - Tel. 0171.384651 - Fax 0171.385598
E-mail: alpiservice@libero.it - www.alpiservice.net

Prezzi carburante

Obbligo di chiara esposizione

Dal prossimo 16 settembre non vi saranno più impianti di distribuzione carburanti sulla rete stradale italiana esclusi dall'obbligo di esporre con chiarezza i prezzi effettivamente praticati, senza creare confusione per via degli eventuali sconti in essere.

Secondo quanto stabilito dal Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 17 gennaio 2013, i gestori degli impianti dovranno esporre i prezzi praticati,

privi di indicazioni di sconti, seguendo sempre il medesimo ordine (il gasolio è il primo dall'alto) e utilizzando la stessa grandezza delle cifre. Dovranno, inoltre, precisare il prezzo in base alle modalità di vendita (self-service, fai da te, servito, ecc.).

Dovranno, infine, comunicare i prezzi praticati al Ministero dello Sviluppo Economico, che provvederà a renderli disponibili online.



Croazia nell'UE, cosa cambia per il trasporto merci

Ma il cabotaggio resta bloccato per due anni

Con l'ingresso della Croazia nell'Unione europea (UE) come 28esimo Stato membro, il 1° luglio 2013, è cambiata la normativa vigente nel settore dei trasporti internazionali.

A partire da quella data, l'autotrasporto di merci per conto di terzi effettuato tra la Croazia e gli altri Paesi dell'UE è disciplinato dal Regolamento comunitario n. 1072/2009. In altre parole, il trasporto di merci su strada effettuato su territorio croato ha luogo in regime di licenza comunitaria, non più sulla base delle

intese bilaterali fra Stati applicate sino al 30 giugno scorso.

Dunque, dal 1° luglio è obbligatorio per i trasportatori italiani che circolano in Croazia e per quelli croati nel nostro Paese tenere a bordo del veicolo copia certificata conforme della licenza comunitaria intestata al vettore.

Per ora, invece, non trova applicazione l'art. 8 del citato Regolamento, relativo ai trasporti di cabotaggio, ossia ai trasporti di merci effettuati all'interno di uno Stato da un vettore straniero.

Infatti, l'Atto relativo alle condizioni di

adesione della Croazia prevede che per un periodo di due anni dalla data di ingresso nell'UE (prorogabile per ulteriori due anni), le imprese di autotrasporto stabilite in Croazia siano escluse dal cabotaggio negli altri Stati membri.

Pertanto, almeno fino al 1° luglio 2015 è fatto divieto ai vettori croati di effettuare trasporti di cabotaggio in territorio italiano.

Per lo stesso periodo gli autotrasportatori italiani non potranno trasportare merci in Croazia per i committenti stabiliti in quel Paese.

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

truckEmotion®



11/12/13 OTTOBRE 2013

AUTODROMO NAZIONALE MONZA



L'emozione si fa strada

Due giorni di **prove su pista: sabato e domenica***

Convegni e workshop rinnovati

Premi Driver e Company of the year | Nuovi eventi collaterali

In collaborazione con

VIE&TRASPORTI



www.truckemotion.it



*Per partecipare alle *prove su pista*, è obbligatorio effettuare la registrazione sul sito ufficiale www.truckemotion.it

Intermodalità e logistica

“Grandi opportunità per crescita e benessere”

Si è svolto lo scorso 20 giugno a Genova il convegno “Intermodalità e Logistica: il Nord-Ovest piattaforma tra Italia e Europa”, organizzato dal Centro di Ricerca Trasporti dell'Università di Genova (CIRT) e dal Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI), in collaborazione con l'Autorità Portuale di Genova.

Di grande prestigio l'elenco dei relatori - dai rappresentanti istituzionali ai maggiori 'player' del settore - che hanno fatto luce sulle difficoltà del sistema logistico italiano, con particolare riferimento alla macroregione dell'Italia nordoccidentale, e sulla necessità di avviare concrete sinergie in campo logistico e trasportistico tra i poli dello storico triangolo Torino-Genova-Milano.

Il Presidente dell'Autorità portuale di Genova, nonché Presidente di Assoporti, Luigi Merlo, ha presentato la piattaforma del **Nord-Ovest come un incrocio logistico di primaria importanza** ed espresso l'auspicio che Liguria, Piemonte e Lombardia siano sempre più uniti nel costruire un sistema logistico integrato che ruoti intorno al porto di Genova, in quanto snodo delle merci dirette verso Nord.

Jacopo Riccardi, del Dipartimento Infrastrutture della Regione Liguria, dopo aver ricordato che fare logistica signifi-

ca “ragionare, connettere e scegliere”, ha puntualizzato che l'ente regionale non si sostituisce a chi sceglie - gli operatori logistici - bensì costruisce gli strumenti volti a facilitare gli operatori stessi.

In tal senso, la Liguria è impegnata nello strutturare un piano regionale della logistica allargato al Piemonte e alla Lombardia, in quanto regioni di destinazione delle merci che giungono nei porti liguri.

La stessa Regione Lombardia riconosce il ruolo di retroportualità nei confronti dei vicini liguri, come ha evidenziato Marco Novelli della Direzione generale Infrastrutture e Mobilità per la Lombardia.

Novelli ha illustrato come la Regione punti sull'incremento dell'intermodalità, ossia dell'interscambio di unità di carico tra strada e ferro, ricordando che è proprio quella lombarda la Regione che sviluppa il maggior traffico inter-



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

modale di merci a livello nazionale. Da qui, la scelta di orientare le risorse non tanto alla costruzione di immobili per la logistica e all'aumento dell'offerta infrastrutturale, quanto piuttosto a piccoli interventi di incentivo degli scambi intermodali.

Tuttavia, **l'intermodalità** - ha sostenuto Bernhard Kunz, Direttore Hupac Intermodal SA - **è ancora sottovalutata in gran parte dell'Europa**. Si fa ancora fatica a cogliere la grande opportunità che lo sviluppo di nuove vie di trasporto rappresenta per il Vecchio Continente, anche in termini occupazionali: **“le infrastrutture portano mobilità e la mobilità porta benessere”**.

Del medesimo avviso Bartolomeo Giachino, Consigliere personale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, il quale, con il consueto entusiasmo, ha definito **la logistica la più grande opportunità che il nostro Paese ha per tornare a crescere, in quanto fattore strategico di competitività dei territori e di incremento dei posti di lavoro**.

Anche Giachino ha suggerito un coordinamento a livello interregionale: “Dobbiamo mettere insieme i porti liguri con

gli interporti piemontesi e con il mercato di sbocco lombardo e a quel punto saremo in grado di fare politiche che permettano di fare uscire le merci dal porto di Genova con una velocità competitiva rispetto a quelli del nord Europa e distribuirle non solo nella pianura padana ma in tutta Europa”.

Insomma, il messaggio che giunge chiaro dal convegno genovese è che occorre fare sistema per crescere. Come ha spiegato Riccardo Genova dell'Università degli Studi di Genova, molte realtà europee lo hanno già capito.

In Italia, invece, continua a mancare un coordinamento a tutti i livelli che consenta di dare sostanza a progetti ambiziosi e regolati da scadenze fissate dall'Europa, che non si possono mancare, quale la linea ferroviaria ad alta velocità Genova-Milano sul corridoio Genova-Rotterdam, il cosiddetto “Terzo Valico”.

Ciò di cui ha bisogno il Nord-Ovest - e l'Italia in generale - è una logica di sistema e di compattezza interregionale nel condividere programmi e azioni nel campo della logistica, dei trasporti e delle infrastrutture, con misure tanto economiche quanto legislative.

Macroregione Nord-Ovest è interesse italiano

Costruire una **“Grande Regione” fra Piemonte, Lombardia e Liguria**.

L'idea, caldeggiata dai relatori del convegno di cui diamo notizia a fianco, è accolta con grande interesse dai Presidenti delle tre Regioni. **Roberto Cota, Roberto Maroni e Claudio Burlando** hanno sottoscritto **un'intesa volta a mettere in comune risorse e progetti per potenziare infrastrutture e collegamenti nelle Regioni e a coordinare i piani sulla logistica**.

“Non ho paura di usare la parola macroregione - ha dichiarato Burlando - perché la scelta che si ha davanti è semplice: se si vuole competere a livello globale bisogna adeguare le nostre infrastrutture, a cominciare dal porto. Ne hanno bisogno le imprese piemontesi, lombarde, venete”.

Il primo obiettivo della macroregione, dunque, riguarda l'ammmodernamento e l'ampliamento del porto di Genova, al fine di consentirne la competitività con i grandi porti del Nord Europa. Ad oggi, dai porti liguri transita il 60% delle merci in partenza e in arrivo in Italia via mare. Per questo è interesse di Liguria, Piemonte e Lombardia, ma in senso lato dell'Italia intera, predisporre adeguati spazi di gestione dei flussi delle merci. Da qui la firma del documento che porterà alla costituzione di una cabina di regia comune tra Piemonte, Liguria e Lombardia per coordinare i rispettivi piani sulla logistica e fare del Nord Ovest un punto di riferimento logistico per tutto il Paese.



Rinnovo del CCNL Trasporti e Logistica

Dopo settimane di mancate intese fra associazioni delle imprese di autotrasporto e organizzazioni sindacali e an-

nunci di scioperi poi ritirati, lo scorso 1° agosto **è stato rinnovato il Contratto Collettivo Nazionale nel settore del**

trasporto merci, delle spedizioni e della logistica.

Il prossimo numero della rivista conterrà uno speciale

su tutte le novità previste dal nuovo Contratto, **valido dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2015**.

Intervistiamo il Sottosegretario D'Angelis

“Parole d'ordine: intermodalità, logistica e innovazione”

Le deleghe ai Sottosegretari

Il Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Maurizio Lupi ha assegnato le deleghe ai Sottosegretari Rocco Girlanda ed Erasmo D'Angelis.

A **Rocco GIRLANDA** va la delega a **Segretario del CIPE** - Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, organo collegiale del Governo che coordina la programmazione della politica economica e finanziaria da perseguire a livello nazionale, comunitario ed internazionale.

Va, inoltre, la delega alle attività di competenza della Direzione generale per il **trasporto stradale** e l'**intermodalità**. Il Ministro gli ha, infine, affidato la responsabilità per i **rapporti sindacali** afferenti le materie di interesse dei Dipartimenti del Ministero, la delega ai **rapporti con il Parlamento** in relazione agli atti aventi carattere normativo, alle risposte ad atti di sindacato politico ispettivo, ai rapporti con gli organi consultivi e con

gli organi rappresentativi di associazioni, comunità, enti e parti sociali, nonché alle relazioni internazionali.

A **Erasmo D'ANGELIS** vanno le competenze del Governo in tema di **trasporto pubblico locale, sicurezza stradale e motorizzazione**, oltre che nel settore delle infrastrutture del ciclo dell'acqua, dalle dighe alla depurazione.

Di seguito, la nostra intervista al Sottosegretario ai trasporti D'Angelis.

1) Sottosegretario, molte delle infrastrutture viarie del nostro Paese, nodi vitali per il trasporto merci, risultano inadeguate. In che modo il Suo Ministero intende promuovere l'ammodernamento? Considerando che le risorse statali da destinare allo sviluppo infrastrutturale sono limitate, perché non puntare con fermezza sulle infrastrutture che, condivise a livello europeo, sono cofinanziate dall'UE?

Ci stiamo muovendo proprio in questa direzione come ha spiegato il Ministro Lupi in sede di audizione in Parlamento. Da un lato facilitando gli investimenti privati per la realizzazione di opere in project financing, anche attraverso la leva della defiscalizzazione, dall'altro concentrando la programmazione degli investimenti proprio su quelle infrastrutture stradali che, nella recente rivisitazione della rete TEN-T, sono entrate a far parte di quei corridoi europei che saranno gli unici a poter accedere ai finanziamenti comunitari.

2) Il Suo Ministero intende affrontare la spinosa questione della distribuzione delle merci in città? Secondo lei, come dovrebbe gestirsi il trasporto merci dai magazzini di stoccaggio alle sedi urbane di destinazione?

Il tema della distribuzione urbana delle merci è sicuramente strategico per la mobilità in ambito metropolitano. Negli ultimi anni i sistemi di distribuzione sono un po' cambiati soprattutto per l'aumento della frequenza dei rifornimenti ai punti vendita unita alla diminuzione dei quantitativi. Tutto ciò ha portato ad un maggior traffico anche molto disordinato nelle nostre città e in particolare nelle aree più sensibili e tutelate dei centri storici e quindi all'aumento dei conflitti. È mancata in questi anni, salvo rari casi, una pianificazione seria e spesso la concertazione tra gli operatori della filiera del trasporto, che spesso si presentano divisi e faticano a produrre una linea comune, e gli enti locali. C'è poi una reale esigenza di integrare le politiche di gestione del traffico di breve periodo con quelle di medio lungo periodo, di potenziamento infrastrutturale per ottimizzare gli spostamenti, favorendo l'utilizzo di veicoli con elevati standard di



eco-sostenibilità.

In questo senso va la sigla di un protocollo di intesa tra la Consulta Generale per l'autotrasporto e Anci che promuove un programma comune per gestire il sistema logistico urbano. A tale intesa ha fatto seguito un accordo firmato dal Ministero con i primi Comuni di Torino, Napoli e Milano, per migliorare la distribuzione urbana delle merci con una gestione ottimale di modalità, frequenza, orari nelle aree metropolitane, nuove tecnologie, trasporti intelligenti, semplificazioni, mappa di esperienze virtuose, unione competenze dei Mobility e Logistics manager nelle città.

3) L'intermodalità nel trasporto merci è un'esigenza procla-

mata a gran voce in Parlamento, trasversalmente agli schieramenti politici.

È quanto emerge dalle nostre interviste ai componenti della Commissione Trasporti alla Camera e al Senato, pubblicate sullo scorso numero del TN - TRASPORTONOTIZIE.

Ve le siete perse?

Su trasportonotizie.com, nella sezione Archivio, ritrovate tutti i numeri della rivista!

In una politica di sviluppo intermodale, quali dovrebbero essere le prime misure di riorganizzazione del sistema trasportistico in Italia? Le diverse modalità del trasporto merci - stradale, su ferro, via mare e via aereo - dovrebbero essere oggetto di un attento riequilibrio?

Abbiamo un arretrato notevole nell'intermodalità, a volte davvero imbarazzante. È l'abc!

Se pensiamo che già per gli etruschi 3.000 anni fa la logistica e buoni collegamenti fra trasporto via mare e via terra era l'asset principale per espandere i commerci, gli scambi e lo sviluppo e per questo costruirono anche la prima strada italiana che dall'Elba al centro siderurgico di Populonia superava l'Appennino e raggiungeva l'Adriatico e i mercati orientali con due città della logistica gemelle a nord e a sud, Gnofienti nell'attuale Prato e Marzabotto! Per noi è la priorità.

Sul piano dell'intermodalità, non solo ferro-gomma, ma anche marittima, un forte slancio arriverà dalla definitiva approvazione parlamentare delle due fondamentali leggi di riordino degli Interporti e di riforma della legge quadro sui Porti e le Autorità Portuali. Per sviluppare l'intermodalità sono due i presupposti fondamentali:

- un modello organizzativo generale con una rete portante integrata con una serie di impianti minori o di più elevata specializzazione, funzionali a catene logistiche di area o di filiera;
- garantire nelle diverse situazioni locali una effettiva unitarietà dei sistemi portuali, terminal ferroviari, poli logistici anche attraverso la creazione di uno sportello unico in tutti i nodi più importanti della rete.

Per quanto riguarda poi il marittimo, le Autostrade del Mare, nazionali e internazionali, il Governo è finalmente riuscito a sbloccare in Commissione europea l'autorizzazione agli "Eco-bonus", incentivi agli autotrasportatori per l'utilizzo delle vie del mare. Il rilancio del trasporto ferroviario merci uniti al potenziamento delle vie del mare e del trasporto aereo va anche nella logica di un riequilibrio dei trasporti.

4) In un recente convegno, cui ha partecipato Bartolomeo Giachino, Consigliere del Ministro Lupi, infrastrutture e logistica sono state definite grandi opportunità di crescita e benessere per il nostro Paese. Qual è la Sua opinione in merito?

Sono d'accordo, o sviluppiamo la logistica oppure perdiamo una delle più grandi opportunità di crescita per l'Italia.

Su questo il Governo presta la massima attenzione per risolvere i principali punti di criticità di un settore vitale per rilanciare i motori dell'economia in panne.

Siamo impegnati nella definizione di misure generali di sostegno all'economia nel suo complesso, e in questo rientrano a pieno titolo anche infrastrutture e logistica.

5) Il comparto dell'autotrasporto merci in Italia si contraddistingue per la frammentazione delle sue aziende, per lo più di piccole e piccolissime dimensioni. Tuttavia, l'attuale sistema di incentivi statali - basti pensare al rimborso dei pedaggi autostradali - si rivolge principalmente alle imprese di autotrasporto medio-grandi e alle aggregazioni di piccole imprese. Non crede che il Ministero dovrebbe avvicinarsi di più alla realtà del settore, convogliando fondi e cercando nuovi incentivi in favore delle piccole aziende, vero fulcro del settore, per incrementarne la competitività a livello internazionale?

Gran parte delle risorse destinate al sostegno dell'autotrasporto negli ultimi anni sono state stanziare ed erogate con interventi di carattere annuale ma in realtà e come vediamo, senza alcuna prospettiva strutturale.

Il Ministero sta lavorando insieme alle Associazioni di categoria per eliminare sprechi e soprattutto incentivare l'innovazione, ridurre il costo del lavoro e aumentare i diritti dei lavoratori e la sicurezza riducendo, per quanto di nostra competenza, la concorrenza sleale. Così come le risorse per l'intermodalità e la formazione professionale.

È necessario intervenire con ancora maggiore efficacia sulle norme che regolano l'accesso al mercato ed alla professione di autotrasportatore, nonché ripensare il sistema dei controlli, non solo su strada, ma anche e soprattutto sulle aziende e sulla filiera.

L'obiettivo è rendere più moderno e competitivo l'autotrasporto e la logistica italiana e premiare le imprese virtuose, quelle che rispettano le regole, efficienti e che realizzano progetti innovativi di sviluppo e di integrazione modale. Fortunatamente ne abbiamo tantissime, create da migliaia di imprenditori, da chi crede e investe con passione e sacrifici la sua vita nel fare impresa, rischiando in proprio e nonostante tutti gli assurdi ostacoli burocratici o di accesso al credito. A loro dobbiamo molto e per questo ce la metteremo tutta nella riforma.



A delineare chiaramente il panorama del trasporto merci in Italia, che vede la preponderanza di aziende medio-piccole, è l'**On. Roberta Oliaro** (Scelta civica) della IX Commissione Trasporti alla Camera, la quale ci dice:

*"Il mondo dell'autotrasporto, che peraltro è componente essenziale della capacità produttiva del nostro Paese, è caratterizzato da una **polverizzazione** tale, sia a livello di singole componenti produttive (micro aziende, padroncini mono veicolari etc..) che a livello rappresentativo, che la stessa ricerca di un percorso condiviso di riforme a suo sostegno diventa difficile ed impegnativa.*

Le posizioni e le necessità delle grandi aziende sono in gran parte distanti dalle necessità e dalle garanzie che chiedono i piccoli autotrasportatori".

Nasce l'Authority dei Trasporti

Il Consiglio dei Ministri del 12 luglio scorso ha dato vita all'Autorità di regolazione dei trasporti, istituto volto alla liberalizzazione del mercato e alla regolazione di un settore strategico quale quello dei trasporti e delle infrastrutture.

Il Governo ha, così, dato esecuzione alla norma istitutiva dell'Autorità, l'art. 37 del Decreto-Legge n. 201 del 2011 (c.d. "Salva-Italia"), come modificato dall'art.

36 del successivo Decreto-Legge n. 1 del 2012 (c.d. "Liberalizzazioni").

Il Presidente del Consiglio Enrico Letta ha spiegato che "c'è bisogno di regolare un settore che oggi è sostanzialmente privo di un'autorità di regolazione. [...] Senza l'Autorità dei Trasporti il settore non riuscirà ad avere quell'abbrivio, quella capacità di attrazione degli investimenti e di soluzione dei problemi che invece riteniamo fondamentale".



Cos'è e come funziona

L'Autorità di regolazione dei trasporti nasce come organo indipendente atto a garantire **condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali, alle reti autostradali** e alla mobilità di passeggeri e merci in ambito nazionale, locale e urbano. In dettaglio, si occuperà di:

- definire i criteri per la fissazione di tariffe, canoni e pedaggi e di verificarne la corretta applicazione;
- stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali;
- definire gli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto;
- garantire la concorrenza nei bandi di

gara per il trasporto ferroviario regionale;

- stabilire, per le nuove concessioni, sistemi tariffari dei pedaggi autostradali basati sul metodo del "price cap", consistente nella fissazione di un tetto al loro aumento;
- svolgere funzioni di vigilanza in materia di diritti aeroportuali, approvando i sistemi di tariffazione;
- verificare se i livelli di offerta del servizio taxi, le tariffe e la qualità delle prestazioni corrispondono alle esigenze dei diversi contesti urbani.

Nell'esercizio di tali funzioni, l'Autorità potrà fornire pareri alle amministrazioni pubbliche, proporre la sospensione, la decadenza o la revoca di concessioni

o contratti di servizio pubblico, svolgere ispezioni, adottare provvedimenti temporanei di natura cautelare per salvaguardare la concorrenza e infliggere sanzioni pecuniarie alle imprese che non osservino i criteri stabiliti su tariffe, pedaggi, prezzi e canoni.

L'Autorità comincerà i lavori entro dicembre. A regime, vi lavoreranno circa **80 funzionari**, di cui la metà reclutata nell'ambito del personale dipendente dalla pubblica amministrazione.

Nell'esercizio delle sue funzioni, il nuovo istituto dovrà **autofinanziarsi grazie ad un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati**, che non supererà l'uno per mille del loro fatturato.

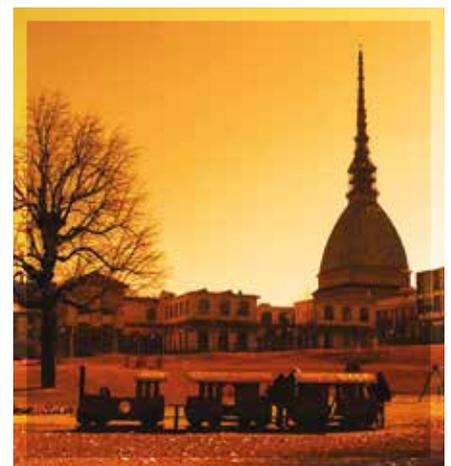
La sede

Mentre nel maggio 2012 il Consiglio dei Ministri con un Decreto aveva individuato Roma quale sede dell'Authority, tra le novità del "Decreto del fare", in vigore dallo scorso 21 agosto, figura il provvedimento che stabilisce la sede a Torino (art. 25-bis del Decreto-Legge 69/2013).

Infatti, dopo una lunga battaglia in Parlamento, ha vinto il pressing del mondo economico e politico piemontese: istituzioni locali (dalla Regione al Comune), deputati e senatori piemontesi di diverso colore politico hanno chiesto con forza di collocare la sede dell'Authority a

Torino, creando un fronte unito, sostenuto anche dal Consigliere del Ministro, Bartolomeo Giachino, anch'egli piemontese di origine. La forte azione di lobby ha prodotto un emendamento inserito nel "Decreto del Fare" e avallato dalle Camere, diventando legge.

Perché il sì a Torino? Perché la città è simbolo dell'automobile in Italia e la Regione di cui è capoluogo ospita aziende di primario livello che producono treni e imbarcazioni, oltre ad essere teatro di discussione intorno alle due opere ferroviarie del futuro, la TAV Torino-Lione e il "Terzo Valico".



I componenti

L'Autorità è un organo collegiale composto da **un Presidente** e **due componenti**, nominati con Decreto del Presidente della Repubblica, previa designazioni del Governo previamente sottoposte al parere, vincolante e da esprimersi con maggioranza dei due terzi, delle competenti Commissioni parlamentari.

I tre, scelti tra **persone di indiscussa moralità e indipendenza e di comprovata professionalità e competenza nel settore**, rimangono **in carica sette anni**, senza possibilità di conferma.

Su proposta del Ministro dei Trasporti, il Governo ha proposto la nomina di **Andrea Camanzi** a Presidente e

indicato come componenti del nuovo organismo **Mario Valducci** e **Barbara Marinali**.

Il 31 luglio scorso, la IX Commissione Trasporti alla Camera e l'8a Commissione Lavori pubblici in Senato hanno espresso voto favorevole alle proposte di nomina governativa.

La terna è così stata approvata.



ANDREA CAMANZI

Nato a Ravenna nel '49, laureato in economia, è Consigliere dell'AVCP - Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture - dal 2007, dopo essere stato Vicepresidente esecutivo del gruppo Telecom con delega sulla regolazione. Ha svolto anche attività di docenza universitaria e di ricerca.

MARIO VALDUCCI



Milanese, 54 anni, dottore commercialista, ha ricoperto rilevanti incarichi pubblici. È stato Sottosegretario del Ministero delle attività produttive dal 2001 al 2006, con delega relativa ai settori dell'industria, delle assicurazioni, dell'energia e dell'aerospazio. Deputato tra le fila del Popolo della Libertà, nella scorsa legislatura è stato Presidente della IX Commissione Trasporti alla Camera.



BARBARA MARINALI

Nata a Roma nel '64, laureata in economia e commercio, ha ricoperto prestigiosi incarichi di pubblica amministrazione. Uno fra tutti, il servizio prestato presso l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, tra il 1994 e il 2000 e dal 2001 al 2006. Dal 2009 è Direttore generale per le infrastrutture stradali presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ruolo che le ha consentito di acquisire competenze in materia di disciplina delle concessioni e convenzioni autostradali e relativa regolazione tariffaria.

Le reazioni del mondo politico

Esprime soddisfazione per la nascita dell'Authority e per la selezione dei componenti il Ministro dei Trasporti **Maurizio Lupi**, che ha commentato: "Abbiamo scelto persone qualificate che garantiscano una funzione terza indispensabile per una liberalizzazione del settore".

Gli ha fatto eco il Sottosegretario **Erasmus D'Angelis**, secondo il quale "la nascita dell'Autorità dei trasporti è una notizia positiva che finalmente ci allinea ai paesi più avanzati d'Europa e con i migliori servizi di trasporto pubblico, aperti a una

sana concorrenza tra diversi vettori".

Il Consigliere del Ministro **Bartolomeo Giachino**, tuttavia, esprime riserve. Pur riconoscendo che il neonato istituto "sarà utile alla riforma del sistema trasportistico del nostro Paese", rimarca la necessità di "ricostituire presto la Consulta dei trasporti e della logistica", di cui è stato ultimo Presidente, prima della soppressione dell'organismo ad opera della *spending review* montiana.

Dubbi circa l'effettiva utilità dell'Authority sono giunti dalle Commissioni parlamentari Trasporti e Lavori pubblici,

impegnati a discutere le tre proposte di nomina del Governo.

L'onorevole **Andrea Vecchio**, ad esempio, non avendo nulla da eccepire sulla competenza dei candidati designati a Presidente e componenti dell'Autorità, ha espresso la propria perplessità sulla validità della legge istitutiva dell'istituto stesso, che rischia di sminuire il ruolo della IX Commissione Trasporti alla Camera nella gestione del settore trasporti. Il Senatore **Andrea Cioffi** ha criticato l'effettiva capacità dell'organo di avere un ruolo terzo, essendo i suoi componen-

ti di nomina politica. In più, il fatto che i tre abbiano già rivestito incarichi importanti nel settore dei trasporti e della concorrenza mette in dubbio la capacità della nuova Autorità di riuscire a fare quello che non si è fatto in passato con gli organismi già esistenti.

Lo stesso Presidente della Commissione Lavori Pubblici in Senato, **Altero Matte-**

oli, ha ricordato la sua ferma contrarietà al progetto di istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, esprimendo il suo rammarico per non essere riuscito, all'epoca in cui era Ministro dei Trasporti, ad impedire tale progetto. Ritiene, infatti, che l'attuale struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sia assolutamente in grado di svolgere tutti

i compiti che la legge affida all'Autorità. Positivo, invece, il commento del Presidente della Commissione Trasporti alla Camera, **Michele Meta**: "Si apre una nuova stagione con la creazione di un'Autorità di stampo europeo per la regolazione, la vigilanza ed il controllo in un settore strategico come i trasporti. È certamente una buona notizia".

Codice della Strada, tutte le novità

Ecco come e quando si applica lo sconto del 30% sulle multe

Il 9 agosto scorso è stato approvato in Parlamento il Decreto-Legge 69/2013 "del fare" che, tra i molti provvedimenti, introduce novità di rilievo in materia di sanzioni previste dal Codice della Strada.

Alla base delle modifiche all'art. 202 del Codice vi è la proposta di legge di cui è stato primo firmatario il Presidente della IX Commissione Trasporti Meta, che in origine prevedeva una riduzione pari al 20% dell'importo delle multe, in caso di pagamento entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione del verbale.

Il Ministro Lupi ha poi rilanciato la proposta delle "multe light" aumentando al 30% l'entità dello sconto praticabile sulle sanzioni, modifica accolta in sede di Commissione Trasporti alla Camera. Soddisfatto Meta "per la sostanziale condivisione della proposta anche da parte del Governo che, un po' maliziosamente, ha tentato di intestarsi il merito dell'operazione".

La proposta di legge è poi stata inserita come emendamento al "Decreto del Fare", la cui Legge di conversione (L. 98/2013) è entrata in vigore il 21 agosto, con **le novità di seguito illustrate**.

1) Per le violazioni al Codice della Strada per le quali sia prevista una sanzione amministrativa pecuniaria, il trasgressore può beneficiare di uno sconto se effettua il pagamento **entro 5 giorni dalla notifica del verbale o dalla contestazione**. In tal caso paga **una somma pari al minimo stabilito dalla legge per la sanzione in oggetto, ridotta del 30%**. Tuttavia, **il pagamento in misura ridotta non è consentito** a chi:

- non abbia ottemperato all'invito a fermarsi o si sia rifiutato di esibire il docu-



Pubblichiamo la nota che ci ha trasmesso l'**On. Michele Dell'Orco** (5 stelle) della IX Commissione Trasporti, in merito alla proposta di legge Meta discussa in Commissione.

"Non è nostra intenzione andare contro un provvedimento che forse potrà dare un certo sollievo alle tasche dei cittadini ma riteniamo che si stia mascherando un provvedimento, nato in primis per risolvere un problema dell'amministrazione, come un'azione a favore dei cittadini. Ciò che abbiamo contestato

di questo progetto di legge, è soprattutto la ratio espressa in premessa. Non funziona lì dove si dice che premiamo, con un 20% di sconto, il comportamento virtuoso "qual è appunto il pagamento della sanzione in tempi rapidi". Il comportamento virtuoso, se non vogliamo prenderci in giro, è tutt'altra cosa, significa non commettere infrazioni.

D'altra parte capiamo la necessità di intervenire sulla difficoltà da parte delle amministrazioni ad incassare le sanzioni, che è appunto il vero obiettivo alla base di questa proposta, ma l'avremmo fatto in maniera diversa. Lo Stato non può ragionare, scusate il gioco di parole, da 'ragioniere di cassa'. Vorremmo almeno passasse il concetto che il comportamento virtuoso, in tema di codice della strada, significa sicurezza e non può essere scambiato con un pagamento in tempi più o meno rapidi.

Per affermare questo principio abbiamo presentato degli emendamenti al progetto di legge. Ciò che ci sta particolarmente a cuore è che la riduzione del 20% sia applicata, per tutti i 60 giorni successivi alla ricezione della multa, a chi non ha subito sottrazione di punti negli ultimi due anni, ossia ai veri conducenti virtuosi e, viceversa, che siano escluse dallo sconto tutte le fattispecie di sanzioni più gravi, come quelle che comportano come sanzione accessoria il sequestro del mezzo o il ritiro della patente. Ricadono in queste casistiche infrazioni che creano un serio pericolo per la sicurezza della strada, come ad esempio il superamento dei periodi di guida prescritti o la mancata osservanza dei periodi di pausa dei camionisti ed è contro queste fattispecie in particolare che abbiamo alzato le barriere. Alla fine la discussione ha dato i suoi frutti e siamo lieti che il collega Meta non solo abbia accolto favorevolmente le nostre osservazioni ma che, nel trasformare il progetto di legge in un emendamento al decreto del fare, abbia recepito nel testo anche i nostri emendamenti".

mento di circolazione, la patente di guida o altri documenti obbligatori a bordo;

- adibisce ad uso proprio per trasporto di cose un veicolo senza il titolo prescritto o viola le prescrizioni e i limiti contenuti nella licenza;
- adibisce al trasporto di cose per conto terzi veicoli non adibiti a tale uso o viola le prescrizioni e i limiti indicati nell'autorizzazione o nella carta di circolazione;
- circola con mezzi muniti di targa non propria o contraffatta;
- viola le norme sulle targhe delle macchine agricole (art. 113 del Codice della Strada);
- viola le norme sulla circolazione su strada delle macchine operatrici (art. 114 del Codice della Strada);
- guida autoveicoli, motoveicoli, macchine agricole o macchine operatrici senza disporre di patente;
- trascorso più di un anno dal giorno dell'acquisizione della residenza in Italia, guida con patente rilasciata da uno Stato estero non più in corso di validità;
- trasporta merci pericolose senza regolare autorizzazione o non rispetta le condizioni imposte nell'autorizzazione;
- sulle carreggiate, sulle rampe o sugli svincoli di autostrade e strade extraurbane principali, inverte il senso di marcia e attraversa lo spartitraffico o percorre la carreggiata o parte di essa nel senso di marcia opposto a quello consentito;
- durante il periodo di sospensione della carta di circolazione, circola con lo stesso veicolo;
- circola durante il periodo di sospensione della validità della patente.

Infine, lo sconto della multa non può applicarsi alle violazioni per le quali è prevista la **confisca del veicolo** o la **sospensione della patente di guida**. Da evidenziare il fatto - a ben vedere paradossale - che possa invece beneficiare dello sconto del 30% chi viola una norma del Codice della Strada implicante la **revoca della patente**, ipotesi ben più grave della sua sospensione (che ha carattere temporaneo) o della confisca del veicolo.

Il Ministero dell'Interno in una Circolare ha precisato che sono ammessi al beneficio della riduzione delle multe i soggetti diversi dal conducente/trasgressore, laddove chiamati a rispondere della violazione che comporta per il conducente la sospensione della patente. Si pensi, ad esempio, al committente e al proprietario del veicolo destinato ad un trasporto eccezionale di merce, nel caso in cui



il conducente abbia violato le condizioni stabilite nell'autorizzazione a circolare o superato i limiti di massa previsti.

2) È stabilita una **cauzione ridotta per gli autotrasportatori** nei casi che la prevedono. Ricordiamo che per alcune gravi violazioni commesse nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose - superamento dei limiti di velocità di oltre 40 km/h, mancata osservanza delle norme sul sorpasso, eccedenza del carico superiore al 10% della massa complessiva a pieno carico, superamento della durata dei periodi di guida fissati - il conducente professionale è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta della sanzione. Qualora il trasgressore non intenda avvalersi di tale facoltà - ad esempio perché voglia presentare ricorso - è tenuto a versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, **non più una somma pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista, bensì una somma pari al minimo della sanzione pecuniaria**.

3) Qualora il posto di blocco sia munito di idonea apparecchiatura, il conducente ha la **possibilità di pagare "seduta stante" la sanzione scontata del 30%, mediante strumenti di pagamento elettronico**. L'agente trasmetterà il verbale al proprio comando o ufficio e rilascerà al trasgressore una ricevuta della somma riscossa, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che gli consegnerà.

4) Entro il 21 dicembre 2013 sarà emanato un decreto interministeriale atto a stabilire le procedure per **notificare i verbali** di accertamento delle violazioni del Codice della Strada **tramite posta elettronica certificata** ai soggetti abilitati all'utilizzo della PEC, escludendo così l'addebito delle spese di notificazione a loro carico.

Riforma del Codice in arrivo

Il Consiglio dei Ministri del 26 luglio scorso ha approvato un Decreto-Legge di delega al Governo per la **stesura di un nuovo Codice della Strada**.

Il Ministro Lupi ha spiegato che i capisaldi della nuova normativa saranno la sicurezza stradale, la prevenzione e l'educazione degli utenti della strada.

Alla base del nuovo Codice, la **semplificazione**: "l'attuale codice - rimarca Lupi - è composto da 240 articoli, a cui si aggiungono i 408 del regolamento di esecuzione. Dal 1992 a oggi è stato oggetto di più di 70 interventi legislativi, che ne hanno compromesso l'organicità e la chiarezza. Il nuovo codice avrà poche norme mentre tutto ciò che è adeguamento allo sviluppo tecnologico e alle disposizioni europee, che sono in continua evoluzione, troverà spazio nel regolamento, che è modificabile in modo più celere".

Una nota sulle **multe**. Lupi ha confermato che diventerà strutturale quanto già contenuto nel Decreto del fare sullo sconto del 30% per chi paga subito le sanzioni e ha evidenziato la necessità di armonizzare gli iter per i ricorsi: "è un po' strano che chi oggi fa ricorso al prefetto e se lo vede respinto si veda anche raddoppiata la multa, cosa che non succede per chi fa ricorso al giudice di pace. Bisognerà chiarire, eliminando condizioni vessatorie, per quali ricorsi ci si debba rivolgere all'uno e per quali agli altri".

Carrelli elevatori Scatta l'obbligo di immatricolazione

I mezzi per il carico, lo scarico e lo spostamento di merci, destinati ad operare prevalentemente all'interno di stabilimenti, magazzini, depositi ed aree aeroportuali **“possono attualmente circolare su strada solo se immatricolati”**.

Lo chiarisce una Circolare del Ministero dei Trasporti, giunta dopo anni di incontestata applicazione di un Decreto del 1989, che consentiva la breve e saltuaria circolazione su strada dei carrelli elevatori senza che fosse richiesta la loro immatricolazione.

Era, infatti, sufficiente il rilascio di un'apposita autorizzazione annuale rilasciata dall'Ufficio provinciale della Motorizzazione, previo benestare dell'ente proprietario della strada.

Con la nuova circolare il Ministero fa venir meno la possibilità di transitare su strade pubbliche o aperte al pubblico

con carrelli elevatori sprovvisti di certificato di circolazione.

Dunque, **gli Uffici provinciali della Motorizzazione non rilasceranno più autorizzazioni annuali alla circolazione di muletti**.

All'origine del nuovo orientamento, il riconoscimento che è lo stesso Codice della strada a prevedere l'obbligo di immatricolazione per i carrelli elevatori.

Il Codice, infatti, prima li definisce “veicoli destinati alla movimentazione di cose”, inserendoli nella categoria delle macchine operatrici, destinate ad operare su strada o nei cantieri, poi stabilisce che le macchine operatrici per poter circolare su strada devono essere soggette ad immatricolazione “presso gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, che rilasciano la carta di circolazione a colui che dichiara di essere il proprietario del veicolo”.

Trasporto merci sull'arco alpino Girlanda: puntiamo sulla co-modalità

L'arco alpino è “imprescindibile cerniera” per il trasporto merci fra Italia ed Europa “in virtù dei vitali assi stradali e ferroviari in essa presenti”. Lo afferma, nell'ambito di una conferenza informale dei Ministri dei Trasporti dei Paesi dell'arco alpino, il Sottosegretario Girlanda, che guarda con fiducia alla co-modalità.

I Governi dei Paesi alpini, secondo Girlanda, devono creare le condizioni di base affinché le modalità di trasporto

merci alternative a quella stradale forniscano servizi sempre più competitivi, in un'ottica volta al **miglior equilibrio modale del traffico merci** e alla riduzione dell'impatto ambientale.

Dichiarazioni che ben si inseriscono nel quadro del **Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi** firmato nel 2000, che il Consiglio dell'Unione europea ha ratificato il 10 giugno scorso (l'Italia, come noto, l'ha ratificato nell'ottobre dello scorso anno).

Torna il tavolo a tre dell'autotrasporto

Convocato dal Ministro dei Trasporti Lupi, ha preso il via lo scorso 10 luglio un tavolo trilaterale fra Governo, associazioni di categoria degli autotrasportatori e delegazioni della committenza, per discutere delle questioni più spinose del settore, a cominciare dai **costi minimi** di sicurezza.

Ricordiamo che il “padre” dei tavoli a tre è **Bartolomeo Giachino**, che li introdusse ai tempi in cui era Sottosegretario ai Trasporti. Oggi, in veste di Consigliere del Ministro, affianca il Sottosegretario Girlanda negli incontri trilaterali, in rappresentanza del Governo.

“Speriamo in bene - ha dichiarato Giachino - noi ce la mettiamo tutta perché superare anni di scontri tra committenza e autotrasporto, definendo meglio l'impalcatura del contratto di trasporto, sarebbe un ottimo risultato”.

Fu lo stesso Giachino a illustrarci le ragioni che lo indussero a ideare i tavoli trilaterali, in un'intervista di alcuni mesi fa. La ritrovate sul TN - TRASPORTONOTIZIE Inverno 2012, scaricabile dall'Archivio TN su trasportonotizie.com

Presidenza Albo Autotrasportatori, rinviato trasferimento al MIT

È stato prorogato al 31 dicembre 2013 il passaggio della Presidenza dell'Albo degli Autotrasportatori in conto terzi da un Consigliere di Stato (attualmente Bruno

Amoroso) ad un dirigente del Ministero dei Trasporti.

Tale trasferimento di competenze, deciso dal Governo Monti, era stato inserito fra i provvedimenti della *spending*

review dell'agosto 2012.

Con Decreto del 26 giugno scorso, il Presidente del Consiglio Enrico Letta ha prorogato il termine ultimo per il passaggio di consegne, pre-

visto per fine giugno, al prossimo 31 dicembre.

Al momento, dunque, nessun cambiamento al vertice dell'istituzione che regola l'attività dell'autotrasporto.

Autorizzazioni internazionali per l'autotrasporto

Scadenze e nuovi criteri per le assegnazioni 2014

Il Ministero dei Trasporti, con Decreto del 9 luglio 2013, ha reso noti scadenze e nuovi criteri per l'assegnazione delle **autorizzazioni al trasporto di merci su strada in Paesi extra-UE**.

Le domande di rinnovo e quelle di conversione in assegnazione fissa delle autorizzazioni bilaterali per trasporti in Paesi extracomunitari nel 2014 devono essere presentate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **entro il prossimo 30 settembre**.

Le domande di rinnovo e di graduatoria CEMT per le autorizzazioni multilaterali valide nell'ambito dei Paesi della Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti - ossia nei Paesi dell'OCSE e in molti Stati dell'Europa orientale e sudorientale - devono essere presentate **entro il 31 ottobre 2013**.

Le domande per ottenere autorizzazioni a titolo precario il prossimo anno potranno essere presentate in qualsiasi momento.

Quanto alle autorizzazioni bilaterali, le imprese che hanno effettuato almeno 24 viaggi autorizzati nel periodo com-

preso tra il 1° ottobre 2012 e il 30 settembre 2013, possono conseguire per il 2014 il rinnovo delle autorizzazioni avute in assegnazione fissa o chiedere la conversione delle autorizzazioni avute a titolo precario in assegnazione fissa. A tal fine è necessario restituire le autorizzazioni regolarmente utilizzate nel 2013 **entro il 15 ottobre 2013**. Le autorizzazioni utilizzate nell'ultimo trimestre 2013 dovranno essere restituite **entro il 15 marzo 2014**.

Per garantire alle imprese una maggiore flessibilità operativa, è stata diminuita dal 50% al **40%** la percentuale di restituzione di permessi utilizzati necessaria per ottenere nuove autorizzazioni bilaterali in assegnazione fissa e dal 75% al **70%** quella per ottenere ulteriori permessi a titolo precario.

Per poter partecipare alla graduatoria CEMT è necessario essere già in possesso di un'autorizzazione multilaterale CEMT o aver effettuato, con autorizzazioni bilaterali, almeno 11 viaggi nell'area CEMT, al di fuori della zona UE/SEE, tra gennaio e novembre. Nella graduatoria CEMT è rimodulato il punteggio attribu-



ito per i veicoli delle classi Euro 4, 5 ed introdotto quello relativo agli **Euro 6**.

Ai fini del rinnovo alle imprese titolari delle autorizzazioni CEMT per il 2014, è necessario aver effettuato almeno 11 percorsi nei primi 11 mesi dell'anno con il permesso multilaterale CEMT.

Altra condizione, novità da quest'anno, è che le imprese operino con veicoli di categoria **Euro 4 o superiore**, in numero almeno pari ai permessi ottenibili.

È onere delle imprese richiedenti permessi CEMT 2014 restituire alla Divisione ministeriale competente la documentazione a riprova dei permessi utilizzati nel 2013, **entro il 14 dicembre 2013**.

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

Dal 5 al 9 ottobre Move.App Expo a Milano



TRANSPORT & LOGISTICS SMART MOBILITY & TECHNOLOGY

*Innovazione tecnologica e politiche
per la mobilità ed i trasporti*

- Ferrovie AV/AC
- Smart cities
- Catene logistiche multimodali
- Città Elettriche 11ª edizione

Milano
Palazzo Giureconsulti
5-6-7-8-9 ottobre 2013

Il **Forum Internazionale** Move.App Expo si terrà a Milano dal 5 al 9 ottobre 2013, a **Palazzo Giureconsulti, nel cuore di Milano** e sede storica dell'economia del territorio, punto di riferimento per la mobilità, i trasporti e logistica.

Sarà l'occasione per i partecipanti di essere protagonisti della ripresa, cogliendo le opportunità di rilancio sulla base di alcuni aspetti comuni imprescindibili:

- azione sinergica degli attori, facendo sistema e amplificando le relazioni internazionali;

- funzione strategica di trasporti, infrastrutture e logistica, per scambi ed economia;

- Green Economy motore di rilancio dell'economia in Italia, Europa e Mondo. Sviluppato ed organizzato da Columbia Group, con esperienza scientifica e relazioni interaziendali ed interuniversitarie in quindici anni di attività nelle tecnologie per la mobilità ed i trasporti e nell'organizzazione di eventi specialistici di livello nazionale e internazionale, e dal CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani), **Move.App Expo è dedicato all'innovazione tecnologica nei trasporti e alle politiche per la mobilità di persone e merci.**

Move.App Expo si pone quale obiettivo primario quello di rappresentare il "Sistema Italia" con focus sul networking

nell'Unione Europea, le aree emergenti del Mediterraneo e i Paesi del Golfo Arabico.

Nel **Comitato Promotore** Ferrovie dello Stato Italiane, TRENORD, Metropolitana Milanese, ATM Spa, ASSIFER, CEI-CIVES, CIRT (Centro di Ricerca Trasporti) - Scuola Politecnica dell'Università di Genova, Provincia di Milano.

Move.App Expo vanta il **Patrocinio** di Commissione Europea, Ministero dell'Ambiente, Regione Lombardia, Provincia di Milano, EXPO Milano 2015, ASSOTRASPORTI e FerCargo.

La manifestazione si svolgerà con le seguenti modalità:

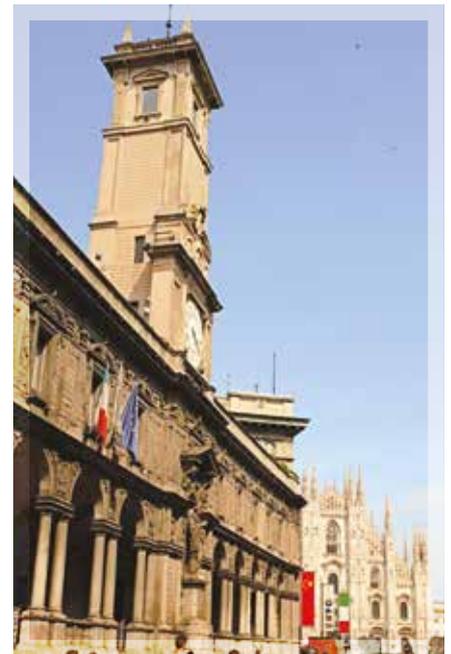
- 5, 6, 7 e 8 ottobre: **area espositiva interattiva aperta alla cittadinanza**, via Mercanti fra Duomo e Cordusio, nell'area pedonale più prestigiosa di Milano;

- 7 e 8 ottobre: **convegni e workshop specialistici di caratura internazionale**, Esposizione visitabile solo da Autorità, relatori, stampa e pubblico registrato; Incontri B2B, mirati per networking e scambi economici su scala nazionale e internazionale;

- 7, 8 e 9 ottobre: **test drive** su auto ed autobus a propulsione idrogeno full cell, elettrica, ibrida, filobus, treni; visite tecniche a impianti e depositi riservate al pubblico di Move.App Expo.

I **temi** di Move.App Expo sono:

- ferrovie AV/AC (infrastrutture, rotabili



e strategie), le stazioni come connessione e sviluppo urbano;

- TPL (Trasporto Pubblico Locale) e regionale su ferro e su gomma infrastrutture, veicoli e politiche per la mobilità);

- smart Cities, mobilità urbana di persone e merci (sistemi e veicoli, piani urbani);

- catene Logistiche Multimodali;

- tecnologie ICT (Information Communication Technology),

- soluzioni ITS (Intelligent Transport Systems)



La sessione istituzionale cui è stato invitato, tra gli altri, il Ministro Lupi, è programmata per il lunedì 7 ottobre alle ore 10.00 ed ha come titolo "Le eccellenze del Sistema Italia: i trasporti e la mobili-

tà come leva per lo sviluppo". Infatti lo sviluppo dei settori dei trasporti e della mobilità, attraverso investimenti in infrastrutture e veicoli rappresentano un sicuro volano per affrontare

e superare la crisi recessiva che ha investito l'economia negli ultimi anni. Per informazioni, approfondimenti e programmi di dettaglio si visiti il sito web www.moveappexpo.com.

Perché l'intermodale conviene?

Nell'ambito del Move.App Expo, nella mattinata di martedì 8 ottobre, l'associazione di categoria ASSOTRASPORTI, uno dei patrocinatori dell'evento, insieme con il Centro di Ricerca Trasporti dell'Università di Genova, organizzerà una **tavola rotonda sul tema del trasporto intermodale di merci, di particolare interesse per gli autotrasportatori.**

Obiettivo della tavola rotonda, dal titolo **"Gomma e rotaia uniti: un'opportunità per il futuro delle aziende di autotrasporto"**, è avvicinare l'autotrasportatore tradizionale all'intermodalità, esplicando i vantaggi che può trarre dalla sinergia del trasporto merci su strada e su ferro.

Illustri personalità del mondo politico e

player del settore - moderati dal Presidente nazionale ASSOTRASPORTI Secondo Sandiano - discuteranno la necessità di riequilibrare le due modalità di trasporto, in quanto opportunità da sfruttare, nell'interesse di tutti, per **incrementare la redditività anche delle aziende di autotrasporto.**

Saranno portati all'attenzione dei presenti gli argomenti che, fra gli altri, il Sottosegretario ai Trasporti, On. Rocco Girlanda, e il Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera, On. Ivan Catalano, hanno trasmesso ad ASSOTRASPORTI.

Tra coloro che al momento di andare in stampa hanno confermato la propria presenza alla tavola rotonda, figurano Aldo Lupi, Presidente Consiglio Com-

partimentale degli Spedizionieri Doganali di Milano e Alessandro Ricci, Presidente UIR (Unione Interporti Riuniti). Vi saranno, inoltre, interventi a cura di operatori intermodali, Trenitalia Cargo e Guardia di Finanza.



Attestazione di Capacità Finanziaria per AUTOTRASPORTATORI

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



Via Bruni 1/A, 12100 Cuneo
www.assotrasporti.org



RILASCIAMO ATTESTAZIONI DI CAPACITÀ FINANZIARIA

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

info@assotrasporti.org



0171.41.31.46

Calendario eventi settembre-ottobre

Si prospetta **un autunno molto ricco di eventi**. Oltre al Move.App Expo di cui vi abbiamo dato notizia nelle scorse pagine, si terranno fra settembre e ottobre altri eventi di rilievo per il

settore trasportistico e logistico. Convegni, fiere ed expo fra Torino, Monza e Milano, che ci fanno ben sperare nella ripresa di un settore così strategico per il nostro Paese. Proponiamo di seguito una sintesi degli eventi.

**Anche noi di
TN - TRASPORTONOTIZIE
parteciperemo
agli eventi in programma.
VENITE A TROVARCI!**



Torino
Centro congressi Lingotto
26-27 settembre 2013

Torino - città guida europea per lo sviluppo delle tecnologie per il trasporto a basse emissioni e dei servizi di infomobilità a supporto degli spostamenti di persone e merci - diverrà per due giorni il luogo emblema della **mobilità del XXI secolo: sostenibile, digitale, integrata**.

La prima edizione di Smart Mobility World nasce dall'aggregazione di due Forum internazionali già consolidati, Telemobility e ITN Infrastructures & technologies for the Smart City, cui si unisce Green Cars, nuovo forum dedicato alle innovazioni nel settore automotive.

Telemobility Forum dal 2002 è il più esclusivo evento italiano sui sistemi di trasporto intelligenti, occasione per di-

scutere delle applicazioni di telematica e navigazione satellitare utili alla gestione delle flotte.

Il forum **ITN** è dal 2009 l'unico evento in Italia a proporre un incontro domanda-offerta dedicato alle infrastrutture digitali per le future "città intelligenti".

Green Cars Forum presenterà - grazie a conferenze, expo e test drive - lo scenario completo delle tecnologie per una mobilità di persone e merci "pulita".

Smart Mobility World è organizzato da ClickutilityTeam, GL events Italia-Lingotto Fiere e Innovability, con il supporto della Camera di commercio di Torino, Città di Torino, Regione Piemonte e Confindustria Piemonte, in partnership con alcune fra le più prestigiose Asso-

ciazioni nazionali ed internazionali, tra cui TTS ITALIA, Unrae e Cei Cives.

Il format prevede **occasioni di networking e business** per espositori e visitatori, nonché coinvolgenti **test drive di prototipi** sullo storico circuito di prova situato sul tetto del Lingotto. Centrali, però, saranno i **prestigiosi interventi istituzionali** e le **conferenze** che verteranno su molte tematiche, dalla **gestione e localizzazione delle flotte** alla **logistica urbana**, dalle **tecnologie di bordo** ai **veicoli elettrici e ibridi** e ai **carburanti alternativi**.

TN - TRASPORTONOTIZIE, media partner dell'evento, vi invita a partecipare a Smart Mobility World, previa registrazione su www.smartmobilityworld.eu.



Monza
Autodromo Nazionale
11-12-13 ottobre 2013

Forte del successo raccolto lo scorso anno nella prima edizione - che ha ospitato oltre 5.000 partecipanti, 1.300 prove veicoli e più di 30 eventi tematici - torna ad ottobre all'Autodromo di Monza TruckEmotion, **manifestazione dedicata al mondo dei veicoli da trasporto e lavoro**.

TruckEmotion si rivolge alle aziende di autotrasporto, ai costruttori, alle reti di vendita e assistenza, ai fornitori di servizi, alle associazioni di categoria, ai camionisti, alle loro famiglie e a tutti gli appassionati del mondo truck.

Passione, emozione e business saranno gli elementi distintivi dell'evento, che

ospiterà un programma fitto di **seminari, workshop e incontri commerciali**.

Non mancheranno le aree dedicate all'intrattenimento, **l'esposizione dei veicoli delle Case costruttrici** DAF, Iveco, Mercedes-Benz, Renault Trucks e Scania e la **presenza dei più importanti brand del settore**.

Inoltre, nelle giornate di sabato 12 e domenica 13 ottobre le Case metteranno a disposizione per le **prove su pista** il meglio della propria produzione e i modelli di prossima introduzione sul mercato.

Chi è in possesso di regolare titolo di guida potrà mettersi alla guida di uno o più veicoli nello spettacolare circuito di

Monza, con precedenza a chi si sarà prenotato su www.truckemotion.it.

TruckEmotion ospiterà, infine, le cerimonie di premiazione dei riconoscimenti internazionali **"Driver of the Year"** e **"Company of the year"**, riservati rispettivamente all'autista ed alla società di autotrasporto che si sono distinti meritevolmente nel corso dell'anno. Sul sito dell'evento troverete tutte le informazioni sulle modalità di partecipazione.

TN - TRASPORTONOTIZIE, in veste di media partner dell'evento, si unisce agli organizzatori nell'invitarvi a partecipare a TruckEmotion.



Milano
Fabbrica del Vapore
 28-29 ottobre 2013

Sarà la scenografica cattedrale della Fabbrica del Vapore a ospitare la prima edizione di Citytech, che aprirà lunedì 28 ottobre con una sessione dedicata al concetto di "mobilità nuova". Organizzata secondo il concetto greco di agorà, la sessione inaugurale sarà luogo di confronto tra i principali attori delle istituzioni, dell'economia e della società civile, i quali faranno luce sull'esigenza di **portare la mobilità al centro del dibattito nazionale** e di **ri-modulare i sistemi di trasporto**.

Si susseguiranno poi convegni e workshop in cui operatori del settore trasportistico, politici e associazioni di categoria discuteranno della mobilità

italiana del terzo millennio. Citytech sarà, dunque, un appuntamento per ripensare i sistemi di trasporto e per seguire da vicino tutte le novità del settore, le tecnologie più innovative e le ultime tendenze del mercato.

Nella prima giornata di Citytech sarà presentato il **Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia**, redatto dall'Osservatorio sulla Mobilità e i Trasporti dell'Eurispes. Il Libro Bianco offrirà una fotografia dettagliata del mondo dei trasporti italiano, fornendo dati sull'accesso alle diverse modalità di trasporto, sulla mobilità di persone, sul trasporto merci (volumi, organizzazione, tipologia di vettori, interporti e poli logistici), sul-

le infrastrutture e sul ruolo e l'efficacia delle normative.

L'evento, realizzato da Clickutility on Earth in partnership con il Comune di Milano e la Rappresentanza regionale a Milano della Commissione Europea, ha il patrocinio del Ministero dell'Ambiente, della Provincia di Milano, della Regione Lombardia, di Aipark, AMAT (Agenzia Mobilità Ambiente Territorio) e ATM.

Vanta, inoltre, l'adesione del Presidente della Repubblica, che attesta l'alto valore culturale e scientifico dell'iniziativa. Anche TN - TRASPORTONOTIZIE presenzierà all'evento, aperto al pubblico e gratuito. Compilate il form online su www.citytech.eu per registrarvi!

Campionato europeo truck, "affare privato" MAN

Il pilota Albacete sempre più vicino al titolo

Dopo i primi due appuntamenti di Misano e Navarra, di cui vi avevamo dato notizia sull'ultimo numero della rivista, si sono disputate altre quattro prove del Campionato europeo truck 2013: in Francia sul Circuit Paul Armagnac di **Nogaro**, in Austria al Red Bull Ring di **Spielberg**, in Germania sul circuito di **Nürburgring** e in Russia sul circuito di **Smolensk**.

Protagonista assoluto è stato **il pilota spagnolo Antonio Albacete, alla guida di un camion MAN, cresciuto gara dopo gara**. Partito da un quarto posto nel Gran Premio di Misano, è risalito in terza posizione a Navarra e in seconda posizione con la prova di Nogaro, per poi dominare nei tre GP successivi.

Il madrileni si è così portato al comando della classifica generale di campionato, davanti al **campione della stagione 2012, il tedesco Hahn**, il quale ha tenuto la vetta della classifica piloti sino alla terza tappa di Nogaro.

Vedremo se Hahn, su camion MAN, riuscirà a contenere lo scatenato Albacete nelle ultime quattro tappe della stagione, che si concluderà a Le Mans, in Fran-

cia, il prossimo 13 ottobre.

Certo è che se la sfida fra piloti potrà riservarci qualche colpo di scena, nella competizione fra Case **lo scettro 2013 sembra essere ormai saldamente nelle mani di MAN**. Al momento, infatti, il podio piloti

è illuminato unicamente dai colori della Casa tedesca (anche Oestreich guida un truck MAN) e la classifica a squadre vede al comando due suoi team, che staccano decisamente la squadra Renault MKR Technology, in terza posizione.

	Antonio Albacete		255 punti
	Jochen Hahn		238 punti
	Markus Oestreich		197 punti
	Truck Sport Lutz Bernau (Albacete e Oestreich)		480 punti
	Castrol Team Hahn Racing (Hahn e Mäkinen)		384 punti
	MKR Technology (Lacko e Bösiger)		293 punti

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 GIORGIO ERCOLI,
TITOLARE DI UN'AZIENDA DI AUTOTRASPORTO IN PROVINCIA DI PISA:
"NOI PICCOLI TRASPORTATORI PAGHIAMO A CARO PREZZO LA CRISI DEL SISTEMA PRODUTTIVO ITALIANO"**

Sono titolare di una piccola azienda di autotrasporto e opero con mio fratello. Preciso che il nostro lavoro di trasporto merci di per sé non mancherebbe... il problema è che **le imprese committenti non hanno più liquidità**. Ci sono aziende storiche per cui lavoriamo che non riescono più a pagare o lo fanno a oltre 90-100 giorni, perché a loro volta non incassano più!

Se questo Governo non darà respiro alle industrie, la situazione diventerà insostenibile anche per noi autotrasportatori. È tutta una catena che non gira, dal settore produttivo (edilizio innanzitutto) al nostro: se i lavoratori non hanno potere di spesa, perché sono tartassati dalle tasse, chi compra cosa? Calano i consumi, cosicché le grosse aziende non consegnano i prodotti o lo fanno in quantità molto inferiore rispetto al passato.

Vediamo grosse aziende in gravissima difficoltà, senza aiuto né dallo Stato né dalle banche, che hanno chiuso i rubinetti...

Ci sono gruppi italiani, ad esempio le cementerie, per cui la mia azienda lavora, che stanno chiudendo i propri stabilimenti in molte regioni, con la conseguenza che **nel trasporto merci aumenta il lungo raggio**. Per noi piccoli autotrasportatori diventa difficile organizzarsi per servire queste imprese, perché la chiusura degli stabilimenti locali ci costringe a restare fuori casa 3-4 giorni alla settimana.

Se poi contiamo che sul corto raggio operiamo perlopiù con lo stoccaggio per qualche grande azienda, il risultato è che con il nostro

Giorgio Ercoli (a destra) con il fratello, i figli e due suoi automezzi



lavoro **riusciamo a malapena a sopravvivere, non certo ad arricchirci!**

Penso al nostro bilancio 2012. Pur avendo lavorato bene, gli utili sono calati del 20% rispetto agli anni precedenti. Il motivo? Sono aumentate di molto le spese, dai pedaggi autostradali alle gomme al gasolio, ecc.

E a ciò si aggiunge la difficoltà delle aziende a pagarci!

Perlomeno, la nostra committenza di grandi industrie è molto attenta al rispetto dei **costi minimi**, ma fra le piccole e medie aziende produttrici c'è

una vera e propria guerra dei prezzi: le piccole imprese, molto più interessate al risparmio nel trasporto delle proprie merci, si rivolgono all'autotrasportatore che offre il servizio a minor prezzo, anche a discapito della qualità.

Ci vuole l'intervento delle istituzioni. Il che non significa creare nuovi organismi, come l'Autorità dei trasporti! Bastano gli organi esistenti e occorre **coinvolgere le aziende di autotrasporto grandi e piccole a livello associativo** perché con le istituzioni valutino se un certo prezzo sia o meno adeguato ad ogni specifico tipo di trasporto.

Vorrei anche che gli organi di controllo fossero più attenti, che le forze dell'ordine controllassero quelle aziende di trasporto che lavorano pur senza fare la dovuta manutenzione dei mezzi in officina, con tutti i rischi conseguenti per la sicurezza.

Volete raccontare la vostra esperienza?

Contattate ASSOTRASPORTI!

Telefono: 0171 41.31.46

E-mail: info@assotrasporti.eu



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

ATTIVISMO

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

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

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

- 1) Le associazioni di categoria dell'autotrasporto presenti al Comitato Centrale dell'Albo hanno ottenuto risultati che giudichi soddisfacenti?
- 2) Ha, la tua azienda, tratto significativi benefici dalle misure messe in atto in questi anni dal governo dell'autotrasporto?

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

ASSOTRASPORTI ti offre la possibilità di TRASMETTERE ALLE ISTITUZIONI LE TUE PROBLEMATICHE E LE TUE ESIGENZE.

ASSOTRASPORTI CERCA DIRIGENTI IN TUTTA ITALIA per costruire una squadra composta da chi i problemi dell'autotrasporto li comprende veramente proprio perché li vive.

FAI SENTIRE LA TUA VOCE!!!

0171 41.31.46 - info@assotrasporti.eu - www.assotrasporti.eu

CONVENZIONI

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

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

Vietare i cellulari alla guida, se ne discute alla Camera ...e agli autotrasportatori chi pensa?

Tra gli atti di indirizzo dell'azione di Governo che la IX Commissione Trasporti della Camera ha discusso quest'estate figura una risoluzione a firma dell'**On. Bergamini**, Vicepresidente della Commissione, sui **rischi derivanti dall'uso scorretto dei dispositivi mobili di comunicazione alla guida**.

Durante la seduta del 2 luglio scorso, nel discutere la risoluzione, firmata da ben 38 dei 46 componenti della Commissione Trasporti, l'On. Bergamini ha invitato il Governo a promuovere campagne di sensibilizzazione sui rischi derivanti dall'uso dei cellulari alla guida - fonte di distrazione per i conducenti, dunque causa di incidentalità stradale - e a rafforzare i controlli sulle strade per sanzionare chi li utilizza in modo scorretto.

Nel suo intervento, il **Sottosegretario Girlanda** ha giudicato "condivisibile, al fine del rafforzamento della sicurezza stradale, l'ipotesi di **vietare in maniera**

assoluta l'utilizzo del telefono cellulare durante la guida, e dunque nemmeno attraverso apparecchi a viva voce o dotati di auricolare, in quanto il pericolo connesso a tale comportamento non è legato soltanto all'uso delle mani, ma anche alla distrazione dello sguardo dalla strada e al calo di attenzione che ne deriva". Ritene che in ogni caso debbano essere esclusi dal divieto i conducenti di veicoli delle Forze dell'ordine.

L'**On. Vecchio** ha altresì proposto "l'**installazione, all'interno dei veicoli, di un dispositivo che blocchi la ricezione del segnale telefonico**, in modo da impedire l'uso dei dispositivi mobili alla guida, giudicando insufficienti i divieti contenuti nella normativa vigente".

Pareri e proposte rimasti in sordina, che ASSOTRASPORTI porta alla luce dei lettori di TN - TRASPORTONOTIZIE, perché di grande interesse per chi viaggia quotidianamente su auto-

mezzi per lavoro.

Le ipotesi ventilate sono incompatibili con le esigenze degli autotrasportatori, che hanno bisogno di comunicare tramite dispositivi mobili con le aziende di trasporto e con i committenti, per esigenze connesse alla propria attività.

ASSOTRASPORTI seguirà attentamente il seguito dei lavori di Parlamento e Governo sul tema in questione.

**Qual è la vostra
opinione al riguardo?**

**Contattate
ASSOTRASPORTI
per dire la vostra!**

**Telefono: 0171 41.31.46
Email: info@assotrasporti.eu**



Pubblichiamo la nota che ci ha trasmesso l'**On. Deborah Bergamini** (PdL).

"Non sono a favore dell'impossibilità di usare i dispositivi mobili di comunicazione mentre si è alla guida, ma ritengo improcrastinabile una seria opera di sensibilizzazione da parte del governo sul pericolo

di farne un uso scorretto. Uso che è all'origine, purtroppo, di moltissimi incidenti.

La legge parla chiaro, ma tutti noi vediamo che spesso non viene rispettata.

*Le persone non usano gli auricolari, e spesso guidano mentre mandano sms o consultano internet o mail. **Non hanno consapevolezza di quale effetto di alterazione rispetto alla guida questi comportamenti determinino.***

Forse basterebbe far vedere il bellissimo film di Muccino "Sette anime", ma credo che una corretta educazione ad una guida sicura, così come è stata fatta per l'effetto dell'alcool, potrebbe rendere più virtuosi i comportamenti dei guidatori".

Pubblichiamo la nota che ci ha trasmesso l'**On. Andrea Vecchio** (Scelta civica).

"Le norme si scrivono e si adottano per difenderci dagli inco-

scienti e dagli irresponsabili. Si presume che la maggioranza delle persone che sono alla guida usino il telefono mobile

con grande diligenza. Sono gli inco-

scienti che spesso coinvolgono gli altri, con il loro comportamento irresponsabile.

Per rispondere agli autotrasportatori, ritengo che la maggioranza di loro sia costituita da persone responsabili, ma purtroppo anche tra loro ci sono persone irresponsabili nella stessa misura di ogni altra categoria.

Si potrebbe dunque ricorrere a un dispositivo fisso sull'automezzo con il quale rispondere a viva voce per un tempo brevissimo in modo da essere avvertito di un problema è quindi potere decidere di fermarsi per continuare la conversazione.

Insomma, non mancano certo ritrovati della tecnologia che consentano di ridurre, se non abbattere del tutto, i problemi di sicurezza alla guida derivanti da un uso scorretto dei dispositivi di comunicazione".



IL VIAGGIO A PUNTATE SULLA SICUREZZA STRADALE

Quarta 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.

VEICOLO DI INTERESSE STORICO IMMATRICOLATI ANTE 1960. REVISIONABILI SOLO IN MOTORIZZAZIONE?

Ci giungono diverse richieste di informazioni relative alla revisione di veicoli di interesse storico o d'epoca e quindi sulla **revisionabilità presso un centro revisione privato** di un'auto o di una moto immatricolate prima del 1960.

L'argomento che riguarda le revisioni dei veicoli d'epoca e di interesse storico, che sono meglio definiti dall'articolo 60 del Codice della Strada, è stato rivisitato integralmente con un decreto e una circolare ministeriale del 2010.

Per quanto riguarda la revisione dei medesimi dovremo fare espressamente riferimento alla circolare del 3 marzo 2010 prot. N. 19277/23.25 e più precisamente al punto .1.5.

Di seguito riportiamo prima l'articolo del codice e poi l'estratto della circolare da cui trarre le considerazioni finali.

Art. 60 CDS. Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico.

1. Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli e gli autoveicoli d'epoca, nonché i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico.

2. Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro conservazione in musei o locali

pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione. Tali veicoli sono iscritti in apposito elenco presso il Centro storico del Dipartimento per i trasporti terrestri.

3. I veicoli d'epoca sono soggetti alle seguenti disposizioni:

a) la loro circolazione può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni. All'uopo i veicoli, per poter circolare, devono essere provvisti di una particolare autorizzazione rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione o del raduno ed al quale sia stato preventivamente presentato, da parte dell'ente organizzatore, l'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti. Nella



autorizzazione sono indicati la validità della stessa, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dal tipo di veicolo;

b) il trasferimento di proprietà degli stessi deve essere comunicato al Dipartimento per i trasporti terrestri, per l'aggiornamento dell'elenco di cui al comma 2.

4. Rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI. (1)

5. I veicoli di interesse storico o collezionistico possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli, determinati dal regolamento.

6. Chiunque circola con veicoli d'epoca senza l'autorizzazione prevista dal comma 3, ovvero con veicoli di cui al comma 5 sprovvisti dei requisiti previsti per questo tipo di veicoli dal regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 84 a euro 335 se si tratta di autoveicoli, o da euro 41 a euro 168 se si tratta di motoveicoli.

Per completezza di informazione riportiamo **l'estratto della circolare del marzo 2010:**

A norma dell'articolo 9 del decreto ed, in particolare, secondo quanto specificato nell'allegato III allo stesso decreto, i veicoli di interesse storico e collezio-

nistico sono sottoposti a revisione periodica con cadenza biennale, secondo il consueto calendario: entro il mese di rilascio della carta di circolazione ovvero entro il mese corrispondente a quello in cui è stato effettuato l'ultimo controllo di revisione, sempre che i veicoli non siano stati sottoposti, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione, a visita e prova per l'accertamento dei requisiti alla idoneità alla circolazione ai sensi dell'art. 75 (7) CdS.

I controlli tecnici da effettuare in sede di revisione sono specificati nel citato allegato III al decreto.

Si ritiene opportuno evidenziare che, fermo restando quanto stabilito dall'art. 80 (10) del CdS in merito alla competenza per le revisioni periodiche in relazione alle categorie internazionali di appartenenza dei veicoli stessi, **le revisioni dei veicoli di interesse storico e collezionistico costruiti prima dell'1° gennaio 1960 sono effettuate esclusivamente dagli Uffici Motorizzazione Civile (UMC).**

Tuttavia, tenuto della particolare categoria di veicoli di cui trattasi e al fine di ridurre gli eventuali disagi nei casi in cui sussiste l'obbligo di sottoporre i veicoli a revisione esclusivamente presso le sedi degli UMC, si dispone che i Registri, attraverso i propri Club o i propri esaminatori regionali, possono presentare ai competenti UMC richiesta di espletamento delle operazioni di revisioni dei veicoli, ai sensi della legge 1° dicembre 1986, n. 870 (11), in una sede attrezzata secondo le modalità discipli-

nate dalla circolare D.G. n. 39/98 del 29 aprile 1998 (12).

Si evidenzia, in merito, che le richieste possono essere accolte nella misura in cui l'espletamento di dette operazione non costituisca impedimento o ritardo nell'attività istituzionale da svolgersi presso gli UMC, né eccessivo aggravio per gli operatori.

Al fine dell'ottenimento delle prestazioni dovrà essere individuata l'adeguata sede attrezzata (privata) di svolgimento delle operazioni tecniche e i veicoli oggetto della seduta devono essere individuati per targa, intestatario e numero di iscrizione al Registro.

CONSIDERAZIONI FINALI

Chiarita la differenza tra veicolo di interesse storico e auto d'epoca possiamo considerare revisionabili tutti i veicoli che risultano in possesso di una regolare immatricolazione con targhe civili e costruiti dopo il 1° gennaio 1960. Per quelli che sono costruiti prima del 1960 è necessario verificare la revisionabilità al momento dell'inserimento dei dati per l'invio degli stessi sulla linea di revisione.

Nel caso che il veicolo sia iscritto ad uno dei registri storici verrà a mancare la revisionabilità e pertanto il mezzo dovrà recarsi in Motorizzazione, viceversa se il terminale concede di procedere alle prove significa che il veicolo non è stato iscritto e pertanto deve essere considerato come un altro veicolo circolante e potrà essere revisionato anche presso un centro privato.

The advertisement features a large, stylized logo for 'Subblycar' in a white, cursive font against a dark background with a circular pattern. To the right of the logo are two square photographs. The first shows a laptop computer placed on a car's dashboard. The second shows a person sitting in the driver's seat of a car, using a laptop computer that is mounted on the dashboard.

*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

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.



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.

NOVITÀ PER L'AUTOTRASPORTO IN VIGORE CON IL DECRETO SEMPLIFICAZIONI

Il D.L. 24.01.2012 convertito in legge ha introdotto alcune novità interessanti. Si tratta del decreto liberalizzazioni (D.L. 24.01.2012, n. 1) e decreto semplificazioni per il settore trasporti.

Per quanto concerne gli autotrasportatori per il trasporto su strada il decreto prevede che il **cronotachigrafo** dovrà essere revisionato ogni due anni (fino a ogni anno).

I soggetti in possesso di titolo di istru-

zione secondaria di secondo grado non dovranno più frequentare il **corso di formazione preliminare per l'esame di idoneità alla professione di autotrasportatore**.

Sono esentati dall'esame anche coloro che hanno diretto in via continuativa l'attività in una o più imprese di trasporti italiane o comunitarie da almeno 10 anni precedenti il 4/12/2009 ed ancora in attività.

Inoltre i **divieti di circolazione dei**

mezzi pesanti non potranno più essere imposti nei giorni antecedenti o successivi a quelli festivi.

Per quanto concerne il **telefonino alla guida** lo stesso risulta vietato ai tassisti, alla categoria indicata dalla legge come noleggio con conducente, autobus, veicoli adibiti al servizio strade e autostrade. In ogni caso si potrà usare il vivavoce o auricolare.

Le sanzioni amministrative per i trasgressori sono molto elevate: 152 euro di multa, sospensione della patente da uno a tre mesi in caso di reiterazione nel biennio e decurtazione di cinque punti dalla patente di guida.



MASSIMO LEUCI

PRATICHE AUTO

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

SISTRI, LA CASSAZIONE PRECISA LE SANZIONI APPLICABILI

Con sentenza n. 28909 depositata lo scorso 8 luglio, la Corte di Cassazione ha sancito che, **con il sistema di tracciabilità dei rifiuti SISTRI non ancora attivo** - entrerà in vigore il 1° ottobre 2013 - **restano applicabili le sanzioni previste dal sistema "pre SISTRI"**.

Il Decreto legislativo 205/2010 ha previsto un nuovo sistema sanzionatorio, da attuarsi con l'entrata in vigore del SISTRI. Tuttavia, il posticipo della piena

operatività del nuovo sistema ha comportato il "rinvio delle sanzioni penali ivi previste che continuano, pertanto, a permanere inalterate rispetto alla disciplina precedente".

Con tale argomentazione, la Cassazione ha annullato la sentenza n. 2068/2011 del 10 novembre 2011 del Tribunale di Verona, il quale aveva proscioltto un trasportatore dall'accusa di gestione illecita di rifiuti non pericolosi di natura eterogenea.

Secondo il Tribunale di Verona, la condotta in questione - trasporto e smaltimento di rifiuti eterogenei non pericolosi con un formulario indicante un CER diverso da quello di trasporto - non costituiva reato sanzionabile penalmente (come previsto dal sistema "pre SISTRI"), ma illecito amministrativo da sanzionare con un'ammenda, a seguito delle novità introdotte dal D.lgs. 205/2010.

La Cassazione, però, ha precisato che il rinvio del SISTRI di fatto rinvia anche l'applicabilità delle nuove sanzioni connesse a tale sistema, mantenendo in vigore le sanzioni precedenti.



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.

TRASPORTI E SICUREZZA: UN BINOMIO NECESSARIO PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL NOSTRO PAESE

Siamo lieti di ospitare in questo spazio dedicato allo sviluppo organizzativo delle aziende lo "stato dell'arte" del **Codice di Pratica dei sistemi di gestione della sicurezza nell'autotrasporto**, la Certificazione di qualità che interessa ad oggi le

aziende che trasportano le categorie di merci definite "sensibili" (prodotti farmaceutici, merci pericolose, derrate alimentari e rifiuti pericolosi).

Lo facciamo dando **spazio al Dott. Traversi** in qualità di collaboratore del Ministero dei Trasporti per il rilancio di tale

schema di certificazione strategico per il Sistema paese.

Sarà nostra cura aggiornarvi nei prossimi numeri di TN - TRASPORTONOTIZIE su tutte le azioni di sensibilizzazione e di incentivazione messe in campo dalle istituzioni, legate all'autotrasporto, per avvicinare le aziende alle misure che sono indispensabili per una gestione in sicurezza del trasporto di merci su strada.



Dr. GIULIO TRAVERSI

Laureato in chimica, è valutatore di Sistemi Qualità, di Sistemi di Gestione Ambientale e dei sistemi CEFIC, SQAS ed ESAD, nonché consulente Merci Pericolose. Ha collaborato alla nascita dello schema "Codice di Pratica" del Ministero dei Trasporti ed ha portato alla certificazione quasi tutte le imprese attualmente certificate con tale schema tecnico. È stato Direttore della Logistica Montedison ed Enichem e Presidente del Comitato Logistica di Federechimica e del Comitato Trasporti di Confindustria. È coordinatore di diversi Comitati per la redazione di Linee Guida atte all'applicazione delle Norme ISO 9000, ISO 14001 e OHSAS 18001 per la logistica delle merci, per i trasporti pubblici di persone, la raccolta e il trasporto rifiuti urbani e non urbani.

Il Comitato per l'Albo Centrale degli Autotrasportatori per Conto di Terzi ha promosso nel 2006 **uno schema tecnico di certificazione che potesse dare maggiori garanzie sulla sicurezza del trasporto delle merci via strada** facendo riferimento a quanto disposto dall'art. 11 del D.Lgs. 286/05 che prevede, seppur volontaria, la certificazione di un sistema di gestione per alcune tipologie di merci sensibili.

L'azione promossa dal Comitato per l'Albo degli Autotrasportatori ha risposto ad una esigenza di sicurezza sempre più sentita della Committenza che ha la necessità di potersi affidare a trasportatori qualificati che rispondano ai requisiti di norme tecniche e quindi in grado di garantire l'affidabilità richiesta dalla committenza.

Lo stesso Comitato ha promosso nel 2009 con un bando di gara un progetto di certificazione di 50 aziende di autotrasporto che ha costituito un test dello stato di "salute" di diverse tipologie di Aziende di autotrasporto sia come dimensioni sia come settore merceologico:

merci pericolose, rifiuti, alimentari, farmaci come peraltro indicato dal D.Lgs. 286/05.

Certiquality che ha vinto la gara e che ha condotto la sperimentazione ha riportato al Comitato i risultati con commenti che suggerivano anche una rivisitazione dello stesso schema per meglio rispondere alle esigenze che si proponeva il Comitato stesso all'avvio di questa lodevole attività ministeriale.

Codice di Pratica

È un sistema di valutazione della reale efficienza aziendale delle imprese di trasporto e di logistica sulla affidabilità nella difesa della sicurezza sul lavoro, della sicurezza della circolazione e della gestione aziendale.



Il 31 Luglio 2013 e quindi molto di recente, **il Comitato ha deliberato la nuova versione del Codice di Pratica** ed ora ci si propone di dare diffusione di questo schema sia alla Committenza sia al grande mondo dell'Autotrasporto.

La chimica in particolar modo, ma anche il grande settore dei rifiuti e dei farmaci guarda con grande attenzione ai modelli di gestione delle imprese che devono rispondere con personale addestrato e consapevole dei rischi che corrono e delle sanzioni severe che possono essere comminate dalle Autorità preposte alla vigilanza.

Un elemento che va tenuto presente nell'analisi del campione che ha risposto alla sollecitazione del Comitato per l'Albo nel 2009, è dato dal numero dei dipendenti delle aziende di questo settore

composto per il 67% da aziende con un numero di dipendenti (autisti compresi) che va da 10 a 50, mentre se comprendiamo anche le aziende con un numero di dipendenti sino a 10, la percentuale arriva al 91%.

Dai risultati ben si comprende la necessità di lavorare molto su questa dimensione di aziende che non hanno normalmente la possibilità di disporre di una struttura adeguata per occuparsi della sicurezza se non per quanto considerato da loro indispensabile.

E proprio per questo è stato raccomandato al Comitato per l'Albo di procedere ad una campagna di sensibilizzazione e di addestramento delle imprese di autotrasporto alle misure che sono indispensabili per una gestione in sicurezza, implementando poi una certificazione che

assicuri nel contempo la sorveglianza su queste misure e la correzione delle stesse ove necessario.

Grande importanza viene poi data alla manutenzione, al rapporto con i clienti nelle fasi di carico e scarico, alla documentazione relativa all'analisi ed ai fattori di rischio delle merci trasportate perché si vuole dare una risposta precisa anche alla sicurezza sul lavoro.

Il Ministero si è mosso, le persone incaricate si sono mosse, **il nuovo schema tecnico è stato approvato**, gli strumenti per agire ci sono ed **ora occorre che anche le imprese esprimano la loro volontà di assicurare la maggior sicurezza possibile nella movimentazione delle merci per il bene della circolazione stradale e quindi di noi tutti**.



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

È TORNATO IL MINIMO... LO PRENDO ANCH'IO? NO TU NO! - SECONDA PARTE -

Ma le leggi sono purtroppo sovente espressione dei diversi rapporti di forza che una parte sociale pone in essere, che l'altra, non essendone compiutamente consapevole, non attua, pur se, operando, rappresenterebbe ed opererebbe non tanto per i propri interessi, ma per quelli di un'economia nazionale equilibrata, nell'attuazione dei principi costituzionali come previsti nel titolo III della Costituzione: "rapporti economici", che, con l'articolo 35 afferma "la Repubblica tutela il lavoro in tutte le sue forme ed applicazioni". E tale tutela non può che tradursi in un compenso che consenta una "esistenza libera e dignitosa".

Tale "dignitosa" disciplina legislativa venne vanificata dal Decreto Legislativo 21/11/2005 n. 286, che, avvalendosi del fascino, ma inappropriato - sotto il profilo economico sociale e giuridico - termine "liberalizzazione per l'esercizio dell'attività di autotrasportatore, vanificò per i trasporti che sarebbero stati effettuati dal 28/2/2006 la prescrizione quinquennale ed il minimo tariffario, senza che venisse neanche determinato

quale dovesse essere il nuovo termine di prescrizione dopo la dichiarata non applicabilità di quello annuale. In tali casi l'articolo 2946 cod. civ. stabilisce: "salvi i casi in cui la legge non dispone diversamente i diritti si estinguono per prescrizione con il decorso di dieci anni". Ma ogni legge che abbia riflessi su valori ed interessi di parti sociali in posizioni alternative può tradursi talora in giudizi di soggettivo rilievo etico - e non solo di natura strettamente giuridica - che sono espressione della visuale sociale del giudicante.

Nella sentenza n. 221/10 del Tribunale del Lavoro di Monza, relativa alla rivendicazione di differenze tariffarie a forcella, per viaggi di un autotrasportatore artigiano monoveicolare, antecedenti al 28/2/2006, si legge: "il termine di prescrizione quinquennale faceva sì che il potenziale onere differito potesse raggiungere importi assai ingenti a carico delle imprese committenti, esposte alla minaccia" (sic) "di rivendicazioni".

Non commentiamo; ma chiediamo come si possa qualificare "minaccia" la richiesta di ottenere in giudizio il rico-

**TROVATE IL RACCONTO
COMPLETO, DI CUI
ABBIAMO PUBBLICATO
LA PRIMA PARTE SULLO
SCORSO NUMERO, SU
trasportonotizie.com**

noscimento di un *diritto* dichiarato tale per legge ed in violazione del quale non è stato corrisposto quanto dalla legge stabilito come obbligatorio.

La normativa del 2006 si limitava - sostanzialmente - ad assumere in considerazione i costi necessari per realizzare il viaggio del trasporto merci, ma tutt'altra è l'ampiezza della tutela applicativa prevista dall'articolo 36 della Costituzione.

Oggi si riaffaccia il minimo. E prontamente viene interessata la Magistratura per valutare se quel minimo sia da considerarsi come difforme dalla libertà di mercato.

Un trasportatore dipendente *ha aderito a quel minimo sindacale contrattuale obbligatorio* che la giurisprudenza identifica come rispondente al rispetto dell'articolo 36 della Costituzione.

Per taluni, per un autotrasportatore au-

tonomo a carico del quale sono tutti i costi degli adempimenti conseguenti alla sua posizione commessa all'iscrizione all'Albo e le spese del viaggio, che rivendicasse quantomeno il minimo oggi previsto, la risposta dovrebbe essere: *no!* Perché bisogna sperare che la Magistratura si pronuncerà con decisioni che dopo molteplici anni diventano consolidate nel territorio nazionale dopo successivi ricorsi alla Corte di Appello, alla Corte di Cassazione e talora anche alla Corte Costituzionale, nella difformità delle valutazioni dei plurimi giudicanti?

Per quanto tempo il trasportatore autonomo deve rimanere in attesa di una risposta per sapere se ha anch'egli diritto al - sia pur minimo - compenso che sia conforme alla Costituzione? La risposta sarà "sì tu sì" o "no tu no"?

I principi di diritto vanno affermati e difesi in primo luogo con la formulazione delle leggi.

La categoria dei trasportatori ha un potere che non esercita compiutamente, pur essendo la parte sociale senza la quale l'economia si arresterebbe, ove non venissero trasformati in lavoratori



dipendenti con maggiori oneri per i contribuenti.

Allorché i biglietti di banca diventano usurati vengono cambiati. Allorché le leggi non sono più conformi ai tempi devono essere rinnovate, la moneta falsa va ritirata dal mercato, le leggi che alterano l'equilibrio economico tutelato dalla Costituzione e che hanno dato cattiva prova devono essere rapidamente sostituite con testi non più ambigui e suscet-

tibili di interpretazioni difformi.

L'attuale momento dell'economia nazionale richiede che l'autotrasporto si esprima con immediatezza a livello politico legislativo, per riaffermare i propri diritti che costituiscono una componente dei diritti della società.

La richiesta del riconoscimento di un diritto non è una minaccia, è una richiesta di giustizia per una risposta che dica: "Sì, anche tu sì!"



Dr. SAVERIO NICCO

LAVORO

Consulente del Lavoro dal 2008 in Carcare (SV). Laureato in Economia Aziendale presso l'Università degli studi di Genova, con Tesi dal titolo "Il lavoro a progetto nella prima interpretazione giurisprudenziale". Componente del Collegio dei Revisori del Consiglio provinciale dell'Ordine dei Consulenti del Lavoro di Savona e della Commissione Rapporti con l'Inps del Consiglio provinciale di Savona. Presidente Associazione Provinciale Giovani Consulenti del Lavoro di Savona, membro del consiglio direttivo dell'Associazione Nazionale Giovani Consulenti del Lavoro. Esperto Fondazione Studi Consulenti del Lavoro, collabora alla rivista tecnica "Pianeta Lavoro e Tributi" - Teleconsul Editore.

LE COLLABORAZIONI FAMILIARI OCCASIONALI

Alatere delle molte novità normative di questo periodo, volte a dare maggior impulso alla flebile ripresa italiana, si innesta la circolare del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, datata 10 giugno 2013, relativa ai collaboratori familiari nei settori dell'artigianato, dell'agricoltura e del commercio.

Bisogna sottolineare come tale fattispecie di prestazione evidenzia sempre molti profili di incertezza, soprattutto nei casi di prestazioni occasionali o rese da soggetti pensionati. Il Ministero con tale circolare cerca di dirimere i dubbi del proprio personale ispettivo, oltre a contenere il possibile contenzioso che potrebbe scaturire dai rilievi effettuati

dallo stesso.

Come già evidenziato del Ministero, la **collaborazione prestata all'interno di un contesto familiare** viene resa in virtù di un'obbligazione di natura morale, basata sulla c.d. *affectio vel benevolentiae causa*, ovvero sul legame solidaristico ed affettivo del contesto familiare. **Nel caso in cui la stessa sia resa con abitualità e prevalenza da parte di familiare dell'imprenditore, individuale o socio, sorge l'obbligo di iscrizione presso le apposite gestioni previdenziali Inps.**

Per contro, l'occasionalità della prestazione lavorativa porta all'esclusione dell'obbligo di iscrizione alle apposite Gestioni previdenziali Inps. Il Ministero sottolinea come possano considerarsi

occasionalmente le prestazioni rese da **pensionati** - i quali verosimilmente non possono garantire al familiare che sia titolare o socio dell'impresa un impegno con carattere di continuità - o da **familiari impiegati full-time presso altro datore di lavoro.**

In tali casi la collaborazione si considera presuntivamente di natura occasionale, escludendo pertanto l'obbligo contributivo nei confronti dell'Inps.

Il Ministero prosegue, poi, con l'intento di fornire indicazioni di carattere tecnico sul mero piano della metodologia ispettiva al fine di assicurare un'applicazione uniforme dei comportamenti del personale ispettivo sul territorio nazionale per tutte le collaborazioni occasionali rese da familiari non pensionati o lavoratori full-time.

Dal quadro normativo ad oggi in vigore, un parametro utile è quanto previsto per il settore dell'artigianato, che fissa in **90 giorni** nel corso dell'anno **il limite temporale massimo della collaborazione occasionale gratuita**. Tale parametro potrà, quindi, essere esteso anche al settore commercio e agricolo, in ragione dei comuni aspetti di carattere previdenziale. Come evidenzia il Ministero "nei diversi contesti settoriali, appare opportuno legare la nozione di occasionalità al limite quantitativo di 90 giorni, intesi come frazionabili in ore, ossia 720 ore nel corso dell'anno solare. Nel caso di superamento dei 90 giorni, il limite quantitativo si considera comunque rispettato anche laddove l'attività resa dal familiare si svolga soltanto per qualche ora al giorno, fermo restando il tetto massimo delle 720 ore annue".

Il mancato rispetto di tale parametro quantitativo dovrà essere dimostrato dal personale ispettivo mediante "rigorosa acquisizione di elementi di natura documentale e testimoniale, in carenza dei quali non potrà ritenersi provato il superamento del limite dei 90 giorni ovvero delle 720 ore annue". In conclusione merita richiamare come siano assoggettabili a tali previsioni le collaborazioni occasionali instaurate tra il titolare dell'azienda ed il coniuge, i pa-

renti e gli affini entro il terzo grado. Unica deroga è prevista per il settore agricolo che contempla rapporti di parentela e affinità di quarto grado.

A tal proposito, sono parenti:

- di primo grado i genitori ed i figli;
- di secondo grado i nonni, i fratelli e le sorelle, i nipoti intesi come figli dei figli;
- di terzo grado i bisnonni e gli zii, i nipoti intesi come figli di fratelli e sorelle, i pronipoti intesi come figli dei nipoti di



secondo grado.

Sono affini i parenti del coniuge:

- di primo grado i suoceri;
- di secondo grado i nonni del coniuge ed i cognati;
- di terzo grado i bisnonni del coniuge, gli zii del coniuge, i nipoti intesi come figli dei cognati.

Il soggetto imprenditoriale al quale il vincolo coniugale, di parentela o affinità

va riferito è l'imprenditore individuale o associato, sia in forma di società a carattere personale - s.n.c. o s.a.s. - sia di società a responsabilità limitata.

Nel caso in cui l'imprenditore opti per instaurare un rapporto di lavoro dietro corresponsione di un trattamento economico col collaboratore familiare, l'eventuale disconoscimento dovrà "essere presidiato da analitica attività istruttoria basata su una puntuale acquisizione e verifica di elementi documentali e testimoniali, volti a suffragare le soluzioni adottate".

Il quadro sopra esposto risulta di sicuro rilievo per circoscrivere nel modo più puntuale possibile gli oneri contributivi relativi al familiare.

Se, però, sotto il profilo contributivo, relativamente alle collaborazioni c.d. occasionali, **nulla questio, non bisogna dimenticare che resta fermo l'obbligo di iscrizione dei familiari presso l'Inail**, Istituto

Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro.

L'Istituto prevede due differenti obblighi: la Denuncia Nominativa Assicurati, da effettuarsi entro le ore 24 del giorno precedente l'inizio della collaborazione familiare via fax od on-line, e la denuncia di iscrizione del familiare, da effettuare entro i successivi 30 giorni tramite canale telematico.



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.

NOVITÀ IN MATERIA DI RISCOSSIONE COATTIVA NEL "DECRETO DEL FARE"

Il Decreto Legge 21 giugno 2013 n. 69 (c.d. "decreto del fare") ha introdotto alcune innovazioni in materia di riscossione coattiva, che riguardano principalmente la dilazione delle somme iscritte a ruolo, il pignoramento immobiliare e alcune delle fasi che interessano il procedimento di espropriazione esattoriale.

Complessivamente, le modifiche hanno l'effetto di rendere **meno gravoso nei**

confronti dei contribuenti il sistema di riscossione, e ciò lo si nota soprattutto dal fatto che il limite al di sotto del quale l'espropriazione immobiliare non è più possibile è stato innalzato da 20.000,00 a 120.000,00 euro.

Per quanto riguarda la decorrenza delle nuove norme, il citato decreto non contiene particolari disposizioni, per cui, in linea generale, pare ragionevole indicare la data di entrata in vigore, 22 giugno

2013, quale momento da cui esse trovano applicazione.

Prima delle modifiche apportate, **la dilazione delle somme iscritte a ruolo** oppure derivanti da avvisi di accertamento "esecutivi" poteva essere accordata sino ad un massimo di 72 rate mensili, previa dimostrazione dello stato di temporanea difficoltà economica.

E' opportuno evidenziare che, secondo le istruzioni diramate da Equitalia, per i debiti di valore sino a 50.000,00 euro la dilazione è concessa su semplice domanda di parte, senza quindi la necessità che la difficoltà economica sia supportata da

idonea documentazione.

Ciò premesso, se la temporanea difficoltà economica peggiora, Equitalia può ammettere il debitore, per una sola volta e salvo non sia intervenuta decadenza, ad un ulteriore periodo di dilazione per un massimo di 72 rate mensili.

La dilazione dei ruoli, quale che sia l'importo del debito, non necessita mai della prestazione di garanzie ipotecarie e/o fideiussorie.

Il D.L. 69/2013 legittima Equitalia a concedere al contribuente una rateazione per un periodo massimo di 120 rate mensili. Ricorrendone i requisiti di legge, pare possibile, già nel momento di richiesta della prima dilazione, domandare che il debito venga differito in dieci anni.

Tale forma di dilazione richiede che il contribuente si trovi in uno stato di grave difficoltà finanziaria, non dallo stesso causato e legato all'attuale fase di congiuntura economica.

Oltre a ciò, devono ricorrere, congiuntamente, due condizioni: deve essere accertata l'impossibilità ad assolvere il debito secondo il piano di dilazione ordinario (quindi sino ad un massimo di 72 rate mensili) e occorre una valutazione circa la solvibilità in relazione al piano concedibile.

Le disposizioni di attuazione della nuova dilazione saranno contenute in un apposito decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, da adottarsi entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del "decreto del fare".

Se il contribuente decade dal piano di dilazione accordato, l'intero debito viene richiesto anche coattivamente e non potrà più essere oggetto di rateazione.

Ora, grazie alle modifiche del DL 69/2013, la decadenza si verifica quando non vengono pagate otto rate del piano, anche non consecutive. In precedenza, invece, era necessario che il debitore non versasse due rate consecutive.

Decorsi 60 giorni dalla notifica della cartella di pagamento o, di norma, 90 giorni dalla notifica dell'accertamento "esecutivo", Equitalia, per riscuotere il proprio credito, può disporre il pignoramento dei beni immobili del contribuente o dei coobbligati.

Il "decreto del fare" ha reso la procedura di **espropriazione immobiliare** meno invasiva nei confronti dei contribuenti.

Per procedere ad espropriazione immobiliare è necessario che sia stata iscritta

l'ipoteca esattoriale, e che siano decorsi almeno sei mesi senza che il contribuente abbia onorato il debito.

A prescindere dall'entità del debito, Equitalia non può più pignorare la casa di abitazione del contribuente, a condizione che, in primo luogo, l'immobile da pignorare sia l'unico di proprietà del debitore e che questi vi risieda anagraficamente.

Inoltre, il pignoramento può avvenire, ancorché si tratti dell'unico immobile di proprietà del debitore, qualora l'abitazione abbia le caratteristiche di lusso indicate dal DM 2.8.69 e, comunque, se esso risulta accatastato nelle categorie A/8 e A/9.

L'espropriazione immobiliare può avvenire solo se il credito supera, nel complesso, i 120.000,00 euro.

Detto limite concerne il debito totale che



Equitalia, per

deve riscuotere (possono rientrarvi, tra gli altri, i debiti IRPEF/IRES, IVA, IRAP, IMU, INPS e INAIL).

Prima di tale innovazione, il limite era di 20.000,00 euro.

L'ipoteca esattoriale può essere adottata decorsi 60 giorni dalla notifica della cartella di pagamento o, di norma, 90 giorni dalla notifica dell'accertamento "esecutivo".

Il "decreto del fare" stabilisce espressamente che l'ipoteca è ammessa altresì in difetto delle condizioni per procedere al pignoramento immobiliare.

Resta inoltre fermo il limite di 20.000,00 euro, al di sotto del quale l'ipoteca non può essere adottata.

Alla luce di quanto detto sopra, fermo

restando il limite di 20.000,00 euro, sono ipotecabili l'immobile adibito a casa di abitazione, ancorché sia l'unico di proprietà del contribuente e questi vi risieda anagraficamente e in generale, gli immobili del contribuente a fronte di debiti superiori a 20.000,00 euro ma inferiori a 120.000,00 euro.

Gli strumenti e gli oggetti indispensabili per l'esercizio dell'attività, della professione e del mestiere del contribuente divengono pignorabili nei limiti del quinto anche se il debitore è costituito in forma societaria e, comunque, a condizione che il valore di realizzo degli altri beni rinvenuti dall'ufficiale della riscossione non appaia sufficiente per la realizzazione del credito. Il limite del quinto si applica in ogni caso se risulta una prevalenza del capitale investito sul lavoro.

Pertanto, in costanza dei requisiti illustrati, non è possibile ad esempio pignorare l'auto di un contribuente che esercita l'attività di agente di commercio.

Si evidenzia che, però, rimane possibile il fermo dei beni mobili registrati, nonostante il bene sia strumentale all'esercizio dell'attività o della professione.

L'Agente della riscossione può godere di una speciale forma di pignoramento presso terzi, che si concretizza nell'ordinare al terzo (debitore del debitore pignorato) di versare le somme direttamente nelle sue mani.

Per effetto delle modifiche apportate dal DL 69/2013, il termine entro cui detto pagamento deve avvenire è stato elevato da 15 a 60 giorni dalla notifica dell'atto di pignoramento.

Nell'**espropriazione esattoriale** vigono dei limiti graduali di pignorabilità dei salari e degli stipendi. Infatti, la pignorabilità del quinto, derivante dall'applicabilità dell'art. 545 c.p.c., si ha solo per i salari/stipendi superiori a 5.000,00 euro, in quanto essa scende a un settimo per quelli da 2.500,00 a 5.000,00 euro, e ulteriormente a un decimo quando la somma non arriva a 2.500,00 euro.

Il DL 69/2013 stabilisce che, se l'accredito delle somme dovute a titolo di salario, stipendio o di altra indennità derivante da un rapporto di lavoro o di impiego confluiscono in un conto corrente intestato al debitore, gli obblighi del terzo pignorato non si estendono all'ultimo emolumento accreditato allo stesso titolo.

Focus: qui Piemonte

Vittime della strada nella Granda

Nel 1° semestre 213 i dati migliori di sempre

Si è svolta a Cuneo lo scorso 3 luglio una **conferenza stampa** promossa da Prefettura e Provincia per fare il punto sulla **sicurezza stradale in Provincia di Cuneo**.

Sono stati diffusi agli organi di stampa presenti, tra cui TN - TRASPORTONOTIZIE, i dati sull'andamento della mortalità sulle strade del territorio dal 1998 al 2013.

Hanno partecipato al tavolo il Presidente della Provincia Gianna Gancia, il Prefetto di Cuneo Patrizia Impresa, il

Questore Isabella Fusiello, il Comandante provinciale dei Carabinieri Col. Flavio Magliocchetti, il Ten. Col. Sergio Napoletano in rappresentanza del Comando provinciale della Guardia di Finanza, il Commissario Capo Stefano Gerbaldo per il Comando provinciale del Corpo Forestale dello Stato e il Sostituto Commissario Anna Maria Draï in rappresentanza della Sezione provinciale della Polizia Stradale.

Questo il quadro generale tracciato dal Presidente del-

la Provincia **Gancia: dal 1998 ad oggi hanno perso la vita sulle strade della Provincia di Cuneo 1390 persone.**

È "come se fosse sparito, in poco più di quindici anni, un Comune, neppure dei più piccoli in una Comunità nella quale sono oltre 150 i municipi che non arrivano a 1400 abitanti. [...] Si scorgono, però, tendenze positive: quindici anni fa ogni settimana perdevano la vita mediamente 3 persone. Oggi, da quattro anni a questa parte, abbiamo un decesso a settimana. A ciò s'aggiunga che **il primo semestre 2013 ha fatto registrare il minor numero di decessi, 22**".

Un risultato reso possibile da vari fattori, primo fra tutti le migliorie apportate alla rete viaria. Con riferimento agli oltre 3.300 km di strade provinciali, il Presidente Gancia ha citato la realizzazione di oltre duecento rotonde negli ultimi quindici anni: "sicura-

mente avere oltre duecento intersezioni in sicurezza con altrettante rotonde ha contribuito a sventare sinistri mortali".

Anche il Prefetto **Impresa** ha rilevato con soddisfazione un **significativo decremento sia del numero di sinistri stradali gravi sia del numero di vittime**. A fronte di quanto stabilito dal Libro Bianco della Commissione europea "La politica europea dei trasporti fino al 2010. Il momento delle scelte" del 2001, che si prefiggeva di dimezzare entro il 2010 il numero di morti sulle strade, la provincia di Cuneo ha superato l'obiettivo, sebbene con un anno di ritardo: il numero dei morti a seguito di incidente stradale è passato da 115 nel 2001 a 48 nel 2011 (-58% circa). Un dato positivo, pur con il permanere di qualche criticità, quale il peggioramento per quanto attiene il coinvolgimento e la



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

mortalità di pedoni, ciclisti e motociclisti.

Il trend positivo è stato confermato dagli altri interventi. Il Questore **Fusiello** ha segnalato l'importanza dei progetti di formazione nelle scuole, utili a diffondere sin dalla più tenera età la cultura del rispetto delle regole della strada. Il Col. **Magliocchetti** ha evidenziato, inoltre, l'efficacia della prevenzione, più che della repressione, da parte dei Carabinieri, la cui presenza costante sul territorio dimostra di avere un forte effetto deterrente. Il Ten. Col. **Napoletano** e il Sostituto Commissario **Drai** hanno ricordato i controlli effettuati da Guardia di Finanza e Polizia stradale sulla sicurezza del trasporto merci e sull'elevato transito dei mezzi pesanti in quella che è una provincia frontaliera, mentre il Commissario Capo **Gerbaldo** ha ricordato il contributo del Corpo forestale alla sicurezza stradale in materia di trasporto di rifiuti e animali vivi, nonché di taglio della vegetazione arborea ai lati delle strade.

A MARGINE DELLA CONFERENZA STAMPA, INTERVISTIAMO IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI CUNEO, GIANNA GANCIA

Presidente, come si sta muovendo e cosa farà la Giunta provinciale per garantire la sicurezza della viabilità, con particolare riferimento al trasporto pesante sulle strade della "Granda"?



La Provincia di Cuneo sconta una crisi strutturale della viabilità. Purtroppo la rete viaria provinciale è utilizzata spesso impropriamente e vede convogliato traffico pesante: sulle nostre strade circolano molti veicoli per il trasporto merci che, pur essendo diretti altrove, scelgono i nostri valichi perché privi di pedaggio.

A proposito di valichi, stiamo lavorando e abbiamo ottenuto il finanziamento completo per il tunnel di Tenda. I lavori stanno iniziando e ci sarà il buco vero e proprio della nuova galleria nel giro di sette-otto mesi. Abbiamo chiesto alla Conferenza intergovernativa di velocizzare l'iter, a dimostrazione del nostro impegno nel cercare di risolvere definitivamente la questione del Tenda.

Altro nodo cruciale per la viabilità provinciale riguarda la definizione del lotto albese sulla Asti-Cuneo, autostrada di cui mancano 15 km, a fronte dei 50 già completati.

Occorre poi fare un ragionamento sulle tariffe, perché ci rendiamo conto che sono insostenibili, soprattutto per chi deve utilizzare le autostrade per lavoro.

Infine, una precisazione: sono sempre più esigue le risorse di cui dispone l'amministrazione provinciale per mantenere in sicurezza la viabilità provinciale, e più mezzi pesanti vengono convogliati su queste strade, più ci troviamo in difficoltà. Va, quindi, individuata una strategia con il supporto dello Stato e degli enti superiori, perché a noi sono state tolte le risorse.

Certamente, concludere il lotto albese, lavorare sulle tariffe e aver iniziato i lavori per il tunnel di Tenda costituiscono già un bel passo in avanti, ma ci rendiamo conto che non è sufficiente.

Novara, siglata intesa per la crescita dell'Interporto Sarà potenziato lo sviluppo intermodale del CIM

I Centro Intermodale Merci (CIM) di Novara, i suoi principali **soci** - Comune di Novara, Finpiemonte Partecipazioni, Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza, Sito SpA - e **FS Logistica** (del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane) hanno siglato un accordo il 4 luglio scorso per dare ulteriore impulso al trasporto merci e alla logistica del **Novarese** che, **con 500 camion al giorno e 196 treni a settimana, costituisce una delle principali aree di afflusso di merci del Sud Europa.**

Ricordiamo che FS Logistica è proprietaria di aree, anche attrezzate, a Novara Boschetto, considerate strategiche dal CIM in quanto agevolmente integrabili alle proprie, dunque ideali per potenziare l'offerta di servizi destinati agli operatori del settore trasporto merci.

La partnership industriale, di durata pluriennale, prevede che FS Logistica metta a disposizione del CIM le aree di sua proprietà a Novara a fronte di corrispettivi, di diritti di *governance* sul CIM e di una riserva di posti nei termi-

nal intermodali controllati dal CIM che sarà utilizzabile dalle società del Gruppo FS.

Si stima che grazie all'intesa raggiunta il CIM raddoppierà la propria dotazione terminalistica per le merci.

"L'Interporto di Novara - ha commentato il sindaco di Novara Andrea Ballarè - da 'scommessa' in scala locale e regionale diventa a tutti gli effetti un asset nazionale nel sistema della logistica".

Sulla stessa lunghezza d'onda l'Assessore regionale ai Trasporti Barbara Bonino, che ha dichiarato: "L'accordo

raggiunto tra CIM e il Gruppo FS rappresenta un tassello fondamentale per lo sviluppo di CIM Novara come polo fondamentale per la logistica e il traffico intermodale del Nord Italia. Come Regione Piemonte seguiremo ora con particolare attenzione l'adeguamento delle linee per le merci a servizio dei trafori svizzeri, in particolare il nuovo tunnel di base del San Gottardo, per il quale riteniamo opportuno si potenzino i tracciati via Luino e via Chiasso, supportati dalla cosiddetta Gronda Ovest di Milano".

Focus: qui Liguria

Carenze della rete autostradale L'Assessore Paita chiede di intervenire

Ha sollevato un polverone di polemiche l'incidente sulla A12 dello scorso 7 agosto, causato da un'autovettura che ha preso fuoco nella galleria Maddalena, tra Rapallo e Chiavari, fortunatamente senza conseguenze alle persone. Il traffico diretto verso Levante è andato in tilt, formando una coda di trenta chilometri, e l'autostrada è rimasta chiusa per ore tra i caselli di Nervi e Chiavari. L'Assessore alle infrastrut-

ture della Regione Liguria **Raffaella Paita**, in una lettera indirizzata alla Società Autostrade per l'Italia e alla struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali del Ministero delle Infrastrutture, **ha chiesto il rimborso del pedaggio autostradale** alle migliaia di automobilisti e camionisti rimasti a lungo bloccati sulla A12.

Ha, inoltre, chiesto un incontro con Autostrade per l'Italia al fine di "affrontare il problema delle ca-

renze strutturali della rete autostradale". Infatti, considerata la particolare conformazione geografica della Liguria, Paita riconosce che la questione necessita di "una preparazione differente di fronte agli incidenti che possono sempre avvenire, per evitare che si trasformino in blocco totale della circolazione".

"Penso ad una più dettagliata pianificazione di percorsi alternativi - continua l'Assessore - in caso di emer-

genza, ma anche ad una comunicazione più pronta ed efficace attraverso tutti i canali possibili".

In particolare, Paita intende puntare sulla "comunicazione telefonica e radiofonica, che spesso presenta una scarsa copertura di segnale sulle nostre autostrade, compromettendo la diffusione puntuale ed immediata delle informazioni e che, nell'emergenza, diventa una vera e propria aggravante".



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>

Alluvione 2012, al via gli interventi di ripristino

Ecco come saranno spesi 8,7 milioni di euro

La Giunta regionale ha destinato 8,7 milioni di euro ai piani di intervento relativi ad opere urgenti, dissesti di pendici e ripristino di strade danneggiate in seguito agli eventi alluvionali del novembre 2012 e dei mesi successivi.

Si tratta di un primo passo con cui la Regione Liguria impegna in progetti concreti parte dell'importo complessivo di 11,5 milioni di euro stanziati dal Governo per far fronte ai danni dell'alluvione.

Degli 8,7 milioni di euro, **un milione e mezzo** è stato assegnato alle maggiori urgenze e sarà in larga parte utilizzato per il Comune di Ortonovo in provincia di La Spezia.

5 milioni di euro saranno utilizzati per far fronte alle frane nei comuni di Mendatica, Sestri Levante, Camogli, Castelnuovo Magra, Casarza Ligure, Sarzana, Orco Feglino, Pallare, Stella, Isola del Cantone, Lerici, Rialto, Moconesi, Diano San Pietro, Ventimiglia, Borgomaro, Cengio, Sant'Ol-

cese, Erli, Levanto, Nasino, Calice Ligure, Ranzo, Testico, Ricco' del Golfo, Uscio.

2,2 milioni di euro consentiranno di avviare il ripristino delle infrastrutture, con interventi nei Comuni di Arnasco, Bormida, Borghetto Vara, Calice al Cornoviglio, Erli, Lavagna, Magliolo, Mezzanego, Orco Feglino, Pallare, Quiliano, Ranzo, Sarzana, Varese Ligure e sulle strade provinciali nei comuni di Framura e Zignago.

Inoltre, la Regione ha deciso

di "affidare l'incarico ad Infrastrutture Liguria Srl per lo studio dei sovralluvionamenti e il conseguente progetto di dragaggio del Fiume Magra, i cui finanziamenti sono previsti nello stesso decreto della Presidenza del Consiglio", come ha spiegato l'Assessore alle Infrastrutture Raffaella Paita. "Verranno finalizzati con un apposito decreto - ha aggiunto l'Assessore all'Ambiente Renata Briano - anche i finanziamenti per realizzare le arginature del Magra".

Focus: qui Toscana

Strada di Grande Comunicazione FI-PI-LI

Pedaggio per i soli veicoli pesanti?

Lo scorso 26 luglio, **Vincenzo Ceccarelli**, Assessore toscano alle Infrastrutture e ai Trasporti dallo scorso marzo, ha incontrato le associazioni degli autotrasportatori per discutere un'ipotesi di gestione della Strada di Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno. Come noto, la FI-PI-LI è una superstrada completata nei primi anni '90, che collega il

porto di Livorno all'autostrada A1 Milano-Napoli all'altezza di Firenze. All'inizio degli anni 2000 l'Anas ha ceduto la FI-PI-LI alla Regione Toscana, che da allora vi investe fra molte difficoltà.

Infatti, come ha rimarcato l'Assessore nell'incontro con le associazioni, la Regione spende ben 9 milioni di euro l'anno per le operazioni di manutenzione ordinaria della

superstrada. Queste ultime, però, non sono sufficienti: si rendono sempre più urgenti grandi interventi straordinari di adeguamento e messa in sicurezza di tale arteria di comunicazione.

Si parla di 100 milioni di euro necessari, per reperire i quali la Giunta regionale sta valutando la fattibilità e le possibili modalità di pedaggiamento della FI-PI-LI. La proposta che Ceccarelli ha esposto alle associazioni di categoria è di introdurre **un pedaggio di 4 o 5 euro a transito per i soli mezzi pesanti**.

Si è levato alto il coro di proteste delle associazioni, fra cui ASSOTRASPORTI, che lamenta il carattere discriminatorio di un simile provve-

dimento e l'impossibilità per le aziende di autotrasporto di sostenere un dispendio di circa 10 euro fra andata e ritorno per ogni viaggio sulla superstrada: "gravare sulle tasche degli autotrasportatori con un pedaggio 'selettivo' è pericoloso in un clima di perdurante crisi del settore".

Un simile pedaggio pare eccessivo agli autotrasportatori anche in considerazione della scarsità di strutture adeguate lungo la superstrada, dai distributori di carburante alle aree attrezzate.

Per questo le associazioni propongono di introdurre un pedaggio ridotto, di circa 1 euro, da applicare a tutti gli automezzi in transito sulla FI-PI-LI, circa 60.000 al giorno.



AVETE NOTIZIE O EVENTI SUL VOSTRO TERRITORIO CHE VORRESTE SEGNALARCI? COLLABORATE CON LA NOSTRA REDAZIONE!

**PER CONTATTARCI:
E-mail: info@dgconsulting.it
Tel. 0171 41.28.16**

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

euro 2.00

segui su   

Veicoli Lavoro

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli

www.motoricampertrucks.com

GARELLI
 0141 448620

veicolo Trakker AD360T38, 8x4
 anno 3, feb/2007
 ribaltabile trilaterale
 cambio #1 16 marce
 prerogative tecniche: 40
 velocità massima
 cilindrata, km. 7.500
 (Borde di Aste)



0545 71009 **B.T.V. TRUCK** s.r.l.

VOLVO FH12
 2004, con radar
 asse anteriore con disco
 sterzo. Quattro
 da ton. 25.
 ottime condizioni



Fiat Ducato 1700w anno 2002
 furgone tutto nuovo, anno 2002, km. 15.000
 ML 17.000
 ANNOVA IMPIANTO DA TON. 25/25/15

Manuale di annunci fotografici e accurata - Editoriale Winner

euro 2.00

segui su   

Veicoli Lavoro

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli

www.motoricampertrucks.com

Telefono 030 3580587

COMAL

DAF CF 85.410
 anno 2012
 km. 400
 euro 5
 pari al nuovo
 cambio automatico



C.A.E.R.

Escavatore cingolato New Holland E 215
 kw112, anno 2008, ore 5254
 ingranzo martello e pinza

Telefono 030 2791802



ASTA PUBBLICA SENZA MINIMI
CAORSO (PC)
 11 LUGLIO, 2013 | 8.30

www.rbauction.it | 0523.818.801
 Sito d'Aste: Via Canale snc angolo SP 106, 29012 Caserta

euro 2.00

segui su   

Veicoli Lavoro

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli

www.motoricampertrucks.com

BACCHI 0543 782839

Iveco Eurocargo 150E22K
 ott/2011
 km. 4.300
 ribaltabile trilaterale
 con gru PM 8524
 radiocomando



ALPEXPORT 040 363855 337 480388

molte altre occasioni sul nostro sito www.alpexport.com



Desin Global Safety

COMMERCIALE ADRIATICA 0541 255491 - 335 8992728

Tiratore agricolo Lamborghini 1506
 anno 1988
 ore 4000
 buono stato
 pronto al lavoro



STEFANELLI 041 5129195 - 335 7385008

Iveco Daily 35C15/P 2010, euro-4
 Km. 36.000
 cassone fisso mt. 3,80x2,20
 full optional



GIFFI MARKET
WWW.GIFFI-MARKET.COM


 **editorialewinner** ... al servizio di chi lavora.

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



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



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



*Magazzino interno
con vetri originali*



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

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

FOSSANO: Via Torino, 42
Tel. 0172.64.66.06

MONDOVÌ: 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