



TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com

Maggio - Giugno 2013

GOVERNO DELL'AUTOTRASPORTO

IN PRIMO PIANO

LA NUOVA SQUADRA



*Capacità
finanziaria,
le novità*

pagina 10



*Cabotaggio
in Europa,
no alla libe-
ralizzazione*

pagina 17



*Autopro-
motec 2013,
grande
successo!*

pagina 20



*Tempi di
pagamento
del commit-
tente*

pagina 27



*Sicurezza
sul lavoro,
nuovi
obblighi*

pagina 30



*Dal territorio.
Focus
Piemonte,
Liguria, Emilia-
Romagna*

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 3 - ANNO 2013

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

Proprietario ed Editore

DG Consulting s.c.

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

In redazione

Francesca Vinai, Fabio Rubero,
Fabrizio Civallero, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Davide Calvi, Roberto De Lorenzis,
Giuliano Latuga, Massimo Leuci,
Saverio Nicco, Giorgio Pasetti,
Aurelio Prisco, Giancarlo Tavella

Amministrazione

Ilaria Ponso, Marcella Farina

Redazione

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

Pubblicità

Tel. 0171/412816
Email: info@dgconsulting.it

Stampa

Tipolitografia Europa - Cuneo

SOMMARIO

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| 3. EDITORIALE | 27. Legale |
| 4. AUTOTRASPORTO 360° | 28. Pratiche auto |
| 13. L'INTERVISTA | 29. L'opinione |
| 17. NORME E ISTITUZIONI | 30. Lavoro |
| 20. EVENTI | 32. Qualità trasporti |
| 22. LA TUA VOCE | 33. Lavoro |
| 24. SICUREZZA STRADALE | 35. DAL TERRITORIO |
| 26. CONSULENTI | 35. Qui Piemonte |
| 26. Fisco | 36. Qui Liguria |
| | 38. Qui Emilia-Romagna |

EDITORIALE

Fabio Rubero



INTESE LARGHE, CORDONI (DELLA BORSA) STRETTI

Le settimane che abbiamo alle spalle sono state piuttosto intense dal punto di vista politico-istituzionale. Dopo un lungo (troppo) periodo di impasse dovuto alla "strana" composizione del Parlamento uscita dalle urne, è nato il cosiddetto "governo di larghe intese". Il nuovo ministro delle infrastrutture e dei trasporti è Maurizio Lupi che ha provveduto a nominare quale suo consigliere personale, Bartolomeo Giachino. Ad entrambi formuliamo i migliori auguri di buon lavoro e richiediamo un'attenzione particolare al settore del trasporto merci su gomma. Un settore che sembra avere fatto suo questo nuovo italico clima da "volemose bene" tanto che, tranne qualche distinguo sulla questione dei costi minimi dove comunque ci si limita a qualche necessaria dichiara-

zione di facciata, le principali associazioni di categoria sembrano essere allineate sulle varie questioni. Dunque tutto va bene madama la marchesa? Non esattamente. Se si scoperchia il pentolone, vi si vede un mondo in crisi fatto di aziende, ormai allo stremo, che chiede aiuto (e aiuti), provvedimenti contro la concorrenza sleale, parità di condizioni con i competitors esteri, infrastrutture decenti. Non la luna, soltanto una situazione di normalità nella quale poter lavorare. Eppure le grida di allarme da sempre restano inascoltate. Quanti anni e quanti "convegni" in cui si assicura che "...da domani non sarà più così" sono passati? Troppi per un malato ormai terminale a cui tuttavia sono rimaste la dignità e la forza di far capire che l'aspirina di circostanza non basta più.



Francesca Vinai

La nuova squadra di governo dell'autotrasporto

Dopo mesi di incertezza sullo scenario politico nazionale, seguiti alle elezioni politiche 2013, si è finalmente formato il nuovo esecutivo, in carica dallo scorso 28 aprile. Nel corso delle settimane suc-

cessive sono, poi, state costituite le nuove Commissioni parlamentari, fra cui la IX Commissione Trasporti alla Camera e la 8ª Commissione Lavori Pubblici in Senato. Nelle pagine a seguire vi presen-

teremo tutti i componenti della nuova squadra di governo. Traceremo, così, un quadro completo che illustrerà da chi oggi è amministrato il settore dell'autotrasporto a livello nazionale.

Maurizio Lupi, nuovo Ministro dei Trasporti

È Maurizio Lupi il neo Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti del Governo bipartisan PD-PdL, guidato da Enrico Letta.

Durante l'audizione alla IX Commissione Trasporti della Camera, lo scorso 29 maggio, Lupi ha presentato le **linee**

programmatiche del suo dicastero,

anche con riferimento al settore dell'autotrasporto, "asse portante fondamentale per l'economia

del Paese".

Il Ministro ha indicato tre filoni di intervento.

Il primo riguarda i **fondi all'autotrasporto**. Già per il 2014, Lupi prospetta un nuovo sistema di contributi mirati a ridurre il costo del lavoro, a rendere più sicura la circolazione, a semplificare i meccanismi di riduzione dei pedaggi autostradali e a premiare l'innovazione.

Secondo Lupi l'erogazione di risorse pubbliche non deve ridursi a mero sussidio, ma deve favorire gli investimenti in veicoli ecologici e l'intermodalità, oltre che l'occupazione e la formazione professionale.

Il secondo filone di intervento, relativo all'**a c -**

cesso alla professione, prevede sanzioni per le imprese operanti fuori dalle regole, che "saranno cancellate dal Registro nazionale".

Un terzo intervento riguarderà l'**autotrasporto in conto proprio**, ritenuto "fonte di inefficienza e di irregolarità, nonché di inquinamento". Su tale argomento, però, il Ministro non ha ancora avanzato proposte concrete.

Lupi ha parlato anche di **costi minimi di sicurezza**.

Pur senza esprimere una posizione precisa al riguardo, in attesa della decisione della Corte di Giustizia europea, ha avanzato alcune ipotesi di azioni future: nuove procedure per determinare i costi di esercizio, rispetto dei costi minimi solo per i contratti verbali, inserimento di nuovi stringenti elementi nel contratto scritto, come per esempio l'**adeguamento del gasolio** e i **tempi di pagamento**.

Al termine del suo intervento,



Lupi ha ammesso che l'**Ecobonus** - il contributo al combinato strada-mare - non potrà essere riproposto a livello nazionale, per via dell'opposizione dell'Unione europea.

Si potrà, però, proporlo a livello comunitario, superando l'opposizione dei Paesi aventi porti sul Mare del Nord.



Bartolomeo Giachino, già Sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti durante il Governo Berlusconi IV e Presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, è stato nominato **Consigliere personale del neo Ministro**.

Chi è il neo Ministro?

Esperienza politica ventennale tra le file del Centrodestra e presenza assidua nei talk show... chi è il neo Ministro?

Nato il 3 ottobre **1959** a **Milano**, città in cui ancora vive, è sposato e ha tre figli. Laureato in Scienze Politiche presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, Lupi è punto di riferimento per l'area cattolica del Centrodestra, grazie alla militanza nel movimento ecclesiale fondato da Don Giussani, "Comunione e liberazione".

Dopo l'esperienza come giornalista pubblicista al settimanale cattolico Il Sabato, diventa capo ufficio stampa di Fiera Milano e poi Amministratore Delegato di Fiera Milano Congressi.

La carriera politica di Lupi ha inizio nel 1993, quando è eletto consigliere comunale a Milano per Democrazia Cristiana, durante il mandato del sindaco Marco Formentini. In questi anni è Presidente della Commissione urbanistica del Comune.

Dal 1997 al 2001 è Assessore allo Sviluppo del territorio, Edilizia privata e Arredo urbano del Comune di Milano nella giunta di Gabriele Albertini. Sono gli anni in cui matura una specifica competenza nel settore dei lavori pubblici.

Eletto deputato tra le fila di Forza Italia alle politiche del 2001, diviene Capogruppo del partito nella VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici). In seguito, assume il ruolo di Responsabile nazionale del Dipartimento Lavori pubblici e Territorio di Forza Italia (poi Organizzazione Territoriale del partito), incarico che mantiene, in qualità di membro, anche dopo le elezioni del 2006, quando è rieletto a Montecitorio.

Deputato per il Popolo della Libertà in seguito alle politiche del 2008, diventa **Vicepresidente della Camera dei Deputati**, incarico al quale viene rieletto lo scorso 21 marzo, dopo la nascita della nuova legislatura, e che ricopre sino al 28 aprile 2013, giorno della sua nomina a Ministro.



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*

Vice Ministro e Sottosegretari ai Trasporti

Il Consiglio dei Ministri, a pochi giorni dalla nascita, si è riunito per nominare 40 Sottosegretari, di cui 10 Vice Ministri, destinati a coadiuvare l'azione dei Ministri in carica.

Alle Infrastrutture e ai Trasporti, è stato nominato **Vice Ministro Vincenzo De Luca**.



“Nel ringraziare il Presidente Enrico Letta per la fiducia - ha dichiarato De Luca in una nota - assumo questo incarico con spirito di servizio per il Paese. Infrastrutture e Trasporti sono due settori strategici e decisivi per il rilancio dello sviluppo economico e la crescita dell'occupazione in Italia. Svolgerò la mia attività perseguendo la massima collaborazione istituzionale con gli enti locali e regionali avendo a particolare riguardo l'area meridionale nella quale il gap infrastrutturale è particolarmente acuto”.

Nato in provincia di Potenza nel 1949, De Luca è stato deputato per il Partito Democratico tra il 2001 e il 2008. Ha fatto parte della Commissione bicamerale per l'emergenza rifiuti, della

Commissione Trasporti e della Commissione Agricoltura alla Camera.

È Sindaco in carica di Salerno, rieletto nel 2011 per la quarta volta con più del 74% dei consensi, diventando il Sindaco di un Comune capoluogo più votato in Italia. Sono, poi, stati nominati a sorpresa **Sottosegretari ai Trasporti** nel nuovo Governo di larghe intese, Erasmo D'Angelis e Rocco Girlanda.

Erasmo D'Angelis, nato in provincia di Latina nel 1955, è giornalista professionista. È stato Presidente di Legambiente Toscana e dal 2009, sino alla nomina a Sottosegretario, ha tenuto la presidenza di Publiacqua - la società affidataria della gestione del servizio idrico integrato nella Toscana centrale - che ha rilanciato come una delle aziende più efficienti d'Italia.

Di schieramento PD e vicino al Sindaco fiorentino Matteo Renzi, D'Angelis porta al Governo l'esperienza maturata durante i due mandati di Consigliere Regionale della Toscana, tra il 2000 e il 2010.

Ha, infatti, ricoperto l'incarico di Presidente della Commissio-

ne Ambiente, Infrastrutture e Trasporti dal 2005, occupandosi in particolare di grandi opere e lavori pubblici, di servizi pubblici locali, della tutela degli utenti delle ferrovie regionali e della messa in sicurezza del territorio da alluvioni, frane, terremoti e altri rischi. Ha, inoltre, guidato la Commissione del Consiglio Regionale toscano sui lavori dell'Alta Velocità ferroviaria tra Firenze e Bologna.

Rocco Girlanda, umbro, classe 1966, ha ricoperto fino al 2012 la funzione di responsabile delle relazioni istituzionali ed esterne del gruppo cementiero Barbetti. È Amministratore Delegato della filiera editoriale del gruppo, che edita quotidiani locali leader - il Corriere dell'Umbria, il Corriere di Siena, il Corriere di Arezzo, il Corriere della Maremma, il Corriere di Viterbo e il Corriere di Rieti.

Eletto nel 2008 alla Camera dei Deputati tra le fila del PdL, Girlanda ha fatto parte della II Commissione Giustizia, della V Commissione Tesoro, Bilancio e Programmazione e della XII Commissione Affari Sociali. Dal gennaio 2013 è Coordinatore Regionale del PdL per l'Umbria.



Le Commissioni in Parlamento

Sono state costituite in Parlamento la Commissione Trasporti e la Commissione Lavori Pubblici della XVII legislatura. Tra i membri, l'On. Velo

e i Sen. Esposito e Scibona, che durante l'ultima campagna elettorale avevano esposto le loro priorità in tema di autotrasporto a TN - TRASPORTONOTIZIE.

Sono evidenziati in giallo nei riquadri seguenti i Deputati e Senatori che hanno risposto alle nostre domande (alle pagine 13-16)

CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE - Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

PRESIDENTE



META Michele Pompeo
PD

VICE PRESIDENTI



BERGAMINI Deborah
PdL



CATALANO Ivan
5 stelle

SEGRETARI



DE LORENZIS Diego
5 stelle



SQUERI Luca
PdL

MEMBRI

BIANCHI Nicola - 5 stelle

BIASOTTI Sandro - PdL

BONACCORSI Lorenza - PD

BRANDOLIN Giorgio - PD

BRUNO Franco - Misto

BRUNO BOSSIO Vincenza - PD

CAPARINI Davide - Lega Nord

CARDINALE Daniela - PD

CARELLA Renzo - PD

CASTRICONE Antonio - PD

COPPOLA Paolo - PD

CRIVELLARI Diego - PD

CULOTTA Magda - PD

DELL'ORCO Michele - 5 stelle

FERRO Andrea - PD

FURNARI Alessandro - 5 stelle

GANDOLFI Paolo - PD

GAROFALO Vincenzo - PdL

IANNUZZI Cristian - 5 stelle

LIUZZI Mirella - 5 stelle

MARGUERETTAZ Rudi Franco
- Lega Nord

MARTINELLI Marco - PdL

MARTINO Pierdomenico - PD

MAURI Matteo - PD

MINARDO Antonino - PdL

MOGNATO Michele - PD

MURA Romina - PD

NARDI Martina - SEL

OLIARO Roberta - Scelta civica

PAGANI Alberto - PD

PAOLUCCI Massimo - PD

PISO Vincenzo - PdL

QUARANTA Stefano - SEL

QUINTARELLI Giuseppe Stefano
- Scelta civica

ROMANO Paolo Nicolò - 5 stelle

ROTTA Alessia - PD

TOTARO Achille - Fratelli d'Italia

TULLO Mario - PD

VECCHIO Andrea - Scelta civica

VELO Silvia - PD

VITELLI Paolo - Scelta civica

SENATO

8ª COMMISSIONE - Lavori pubblici, Comunicazioni

PRESIDENTE



MATTEOLI Altero
PdL

VICE PRESIDENTI



ESPOSITO Stefano
PD



CERVELLINI Massimo
Misto - SEL

SEGRETARI



CANTINI Laura
PD



SCIBONA Marco
5 stelle

MEMBRI

ARACRI Francesco - PdL

BLUNDO Rosetta Enza - 5 stelle

BORIOLI Daniele Gaetano - PD

CARDINALI Valeria - PD

CIAMPOLILLO Lello - 5 stelle

CIOFFI Andrea - 5 stelle

COMPAGNONE Giuseppe -
Grandi Autonomie e Libertà

CROSIO Jonny - Lega Nord

DAVICO Michelino - Lega Nord

FASANO Enzo - PdL

FILIPPI Marco - PD

FLORIS Emilio - PdL

FRAVEZZI Vittorio - Gruppo
per le Autonomie

GIBIINO Vincenzo - PdL

MARGIOTTA Salvatore - PD

RANUCCI Raffaele - PD

ROMANI Paolo - PdL

ROSSI Mariarosaria - PdL

ROSSI Maurizio - Scelta civica

SONEGO Lodovico - PD

I vertici dell'Albo Autotrasportatori

Per completare il quadro della squadra nazionale di governo dell'autotrasporto, non resta che illustrare brevemente i vertici dell'Albo nazionale degli Autotrasportatori conto terzi. Il **Comitato centrale**, organo di direzione dell'Albo, è presieduto da **Bruno Amoroso**. Ne sono Vicepresidenti Gabriella Gamba e Francesco Del Boca, mentre è capo della Segreteria Carolina Galasso. Il Comitato è costituito da rappresentanti dei seguenti Ministeri: Trasporti, Interni, Esteri, Sviluppo economico, Economia e Finan-

ze, Politiche agricole e forestali; da rappresentanti delle Regioni a statuto ordinario, delle Regioni e delle Province autonome a sta-

tuto speciale. Ne sono membri gli esponenti delle associazioni nazionali di categoria che soddisfino i requisiti previsti.

TN - TRASPORTONOTIZIE è attento ai lavori delle Commissioni parlamentari e del Ministero dei Trasporti, per potervi aggiornare in modo tempestivo sulle principali novità normative su trasportonotizie.com, oltre che sui prossimi numeri della rivista.

Non esitate a contattare la nostra Redazione per comunicarci le vostre problematiche: provvederemo a trasmetterle alle Istituzioni competenti!

Autotrasportatori, agevolazioni al via

Contributo SSN, premi INAIL, spese non documentate

Emanati i decreti ministeriali che hanno reso spendibili i 400 milioni di euro destinati al settore dell'autotrasporto per l'anno in corso (ve ne avevamo dato notizia sullo scorso numero), diventano formalmente utilizzabili i benefici previsti per gli autotrasportatori.

Dunque, agevolazioni al via, a cominciare da:

- rimborso del Servizio Sanitario Nazionale (SSN) sui premi di assicurazione per la responsabilità civile (22 milioni di euro a disposizione);
- recupero delle spese non documentate (113 milioni di euro a disposizione);
- riduzione dei premi INAIL (91 milioni di euro a disposizione).

Lo scorso 8 maggio, L'Agenzia delle Entrate ha diffuso le modalità per il **recupero del contributo al SSN sui premi RCA** e per la deduzione forfettaria delle spese non documentate, confermando gli importi previsti nel 2012.

Le imprese di autotrasporto, conto terzi e conto proprio, possono recuperare nel 2013 le somme versate nel 2012 come contributo al SSN sui premi di assicurazione per la responsabilità civile per i danni derivanti dalla circolazione dei propri veicoli a motore adibiti al trasporto di cose.

La compensazione in F24, per la quale occorre avvalersi del codice tributo "6793", è riconosciuta **fino ad un massimo di 300 euro per ogni veicolo**.

Ricordiamo che il contributo in oggetto può essere recuperato per gli automezzi di categoria Euro 2 o superiore, con massa complessiva a pieno carico non inferiore a 11,5 tonnellate.

È, inoltre, prevista una **deduzione forfettaria di spese non documentate**, cui hanno accesso soltanto le aziende di autotrasporto in conto terzi, per i trasporti effettuati personalmente dal titolare dell'impresa nello scorso anno.

Tale deduzione è pari a:

- **56 euro al giorno** per i trasporti effettuati all'interno della Regione in cui ha sede l'azienda o delle Regioni confinanti. L'importo si riduce a 19,60 euro al giorno se i trasporti sono effettuati nel territorio del Comune in cui ha sede l'impresa;

- **92 euro al giorno** per i trasporti effettuati oltre l'ambito regionale sopra indicato.

Infine, con riferimento alla **riduzione dei premi INAIL** per il 2013, l'Istituto Nazionale Infortuni sul Lavoro, con una nota dell'8 maggio scorso, ha diramato indicazioni utili a calcolare il premio di **autoliquidazione 2012/2013** e le modalità di **recupero del maggior importo versato al 18 febbraio 2013**.

Ricordiamo che hanno accesso alla riduzione dei premi INAIL le sole imprese di autotrasporto merci che operano per conto di terzi. Sul sito web dell'INAIL è consultabile una guida per l'autoliquidazione.

IVECO

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

AUTORIZZATA IVECO



VDO

Servizio tachigrafi
digitali e analogici

Continental

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

Tel.: 0172.495123 - 0172.495693

Fax: 0172.499440

E-mail: l.corradino@libero.it



IL MONDO DEL TRASPORTO

Capacità finanziaria

Non può più dimostrarsi con polizza vettoriale

A partire dal 10 maggio 2013, **le polizze di responsabilità vettoriale non sono più utilizzabili per comprovare la capacità finanziaria**, requisito necessario alle imprese di autotrasporto di cose in conto terzi per ottenere o conservare **l'iscrizione all'Albo**.

Lo ha comunicato il Ministero dei Trasporti con una nota del 29 aprile scorso.

Ricordiamo che già con una circo-

lare del 26 novembre 2012, la Direzione Generale per il Trasporto Stradale e l'Intermodalità del Ministero era intervenuta per chiarire le modalità di dimostrazione dell'idoneità finanziaria da parte degli autotrasportatori.

In quell'occasione, aveva riconosciuto loro la possibilità di provare il requisito in oggetto mediante attestazione di vigenza di polizza vettoriale. Aveva, tuttavia, sottolineato che si sarebbe trattato di una concessione del tutto transitoria, in attesa che fosse definita una specifica polizza assicurativa professionale per i vettori.

Ad oltre cinque mesi di distanza, il Ministero ha dichiarato che una polizza vettoriale non può più es-

sere considerata idonea alla dimostrazione della capacità finanziaria.

All'origine del cambio di rotta, **la nascita sul mercato assicurativo, nel tempo trascorso da novembre ad oggi, di polizze di responsabilità civile professionale**, volte a coprire i rischi professionali delle aziende di autotrasporto.

Pertanto, il Ministero ha ritenuto non esserci più ragione di mantenere in vita una situazione considerata sin dall'inizio eccezionale. La nota ministeriale non entra nel merito dei contenuti delle polizze RC professionali, lasciando alle Amministrazioni Provinciali il compito di valutarne la congruità rispetto alla dimostrazione della

**Su trasportonotizie.com
troverete
il testo completo della
Circolare ministeriale**

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



capacità finanziaria. Precisa, infine, che **le attestazioni di vigenza di una polizza vetto-**

riale presentate dalle imprese di autotrasporto prima del 10 maggio avranno comunque validità,

ai fini della capacità finanziaria, fino alla loro naturale scadenza annuale.

Camion europei Avranno forme sempre più “americane”

La sagoma dei camion “made in Europe” cambierà negli anni a venire, per assomigliare a quella dei ben noti truck americani.

Siim Kallas, Vicepresidente della **Commissione europea**, nonché Commissario ai Trasporti, ha presentato **una proposta destinata a ridefinire in modo radicale le forme dei veicoli pesanti prodotti in Europa.**

Non si tratta, però, di una questione puramente estetica: la nuova normativa europea, rivolta ai costruttori europei di veicoli per il trasporto pesante, mira ad **incrementare l'efficienza energetica dei mezzi e la sicurezza stradale.**

La proposta autorizzerà **cabine con una forma arrotondata** e l'uso di **alettoni aerodinamici sulla parte posteriore del rimorchio.**

Si stima che tali modifiche ridurranno il consumo di carburante dei camion destinati a lunghe percorrenze fino a 5.000 euro l'anno e le emissioni di gas effettivo serra del 7-10%. Al contempo,



è prevista una diminuzione dei morti sulla strada tra i 300 e i 500 all'anno.

Siim Kallas ha spiegato che “questi cambiamenti renderanno il trasporto stradale più pulito e sicuro, ridurranno i costi del carburante per gli autotrasportatori

e daranno ai costruttori europei un vantaggio nella progettazione dell'automezzo del futuro, un automezzo più ecologico per il mercato mondiale”.

Le norme che stabiliscono le specifiche per i veicoli commerciali pesanti risalgono al 1996 (Direttiva 96/53/CE) e devono ora essere aggiornate per tener conto degli sviluppi tecnologici. Nell'UE i trasporti dipendono dal petrolio e dai prodotti petroliferi per circa il 96% del loro fabbisogno di energia.

La proposta avanzata da Kallas deve, ora, essere adottata dal Parlamento europeo e dagli Stati membri per poter entrare in vigore. Secondo le previsioni, vedremo i nuovi automezzi circolare sulle nostre strade **entro il 2018-2020.**



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

Tutor sulle autostrade

Crescono le ore di accensione, ma cala il numero di sanzioni

Funziona l'effetto deterrente del Safety Tutor installato sulle autostrade italiane.

A confermarlo sono i dati diffusi nelle scorse settimane dall'Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale (**ASAPS**) e da Autostrade per l'Italia (**ASPI**). Nell'arco del 2012 sono diminuite le infrazioni ai limiti di velocità, a tutto vantaggio della sicurezza della circolazione. Più precisamente, **gli eccessi di velocità registrati lo scorso anno - 489.448 in totale - sono diminuiti del 29%** rispetto al 2011. E pensare che nel 2012 **le ore di accensione dei Tutor sono aumentate del 38,8%** rispetto all'anno precedente - per un totale di oltre 545.000 ore.

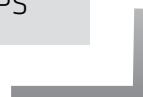
Si tratta di un bilancio più che positivo. Del resto, già ad un anno dall'introduzione dei Tutor sulla rete autostradale, avvenuta il 23



"Ci sarà sempre qualcuno che dirà che il controllo è fine a se stesso, che il Tutor serve a far cassa.

*Invece leggendo i dati del **cambiamento dei comportamenti di guida**, in relazione all'entrata in vigore del dispositivo e del suo funzionamento per tempi sempre maggiori, si denota che **l'effetto deterrente** è importante"*

Giordano Biserni, Presidente ASAPS



dicembre 2005, i dati ne avevano provato l'efficienza, con l'incidentalità scesa del 22%, il tasso di mortalità del 50% e il numero di feriti del 34%. Una chiara "dimostrazione del fatto che **la velocità è il principale fattore di rischio di incidente**", osserva l'ASAPS.

Per questo, la copertura della rete è cresciuta nel corso degli anni.

Alla data del 31 dicembre 2012 erano in funzione ben 318 portali, disposti su 235 tratte, per **oltre 2.900 km di asfalto controllati**. Secondo quanto accertato dalla Polizia Stradale, dal 2005 alla fine del 2012 i dispositivi Tutor sono stati in azione complessivamente per circa 1 milione e 700.000 ore, accertando oltre 3 milioni di violazioni.

Tutor, come funziona?

Il SICVE (Sistema informativo per il controllo della velocità), detto anche Safety Tutor, è un sistema per la misurazione media della velocità dei veicoli, progettato e sviluppato nel **2005 da Autostrade per l'Italia**, che lo ha progressivamente installato sulle tratte della propria rete caratterizzate da un più alto tasso di mortalità. Unico soggetto titolato

alla gestione del Tutor è la Polizia Stradale, alla quale il sistema è stato affidato da Autostrade per l'Italia a titolo gratuito.

Mentre l'autovelox misura la velocità istantanea dei veicoli in un determinato punto di un tratto stradale, il Tutor ne **misura la velocità media tra due postazioni lontane anche diversi chilometri**.

In tal modo, l'apparecchio fornisce una misura attendibile e incontestabile per rilevare le infrazioni su una tratta estesa e **sanziona chi mantiene un comportamento scorretto di guida per molto tempo**, senza penalizzare chi supera il limite di velocità per brevi tratti, ad esempio durante un sorpasso.

Il sistema, che funziona

con qualsiasi condizione atmosferica e di illuminazione, acquisisce in automatico tipo e targa del veicolo e ne accerta la proprietà tramite la banca dati della Motorizzazione Civile.

In seguito, l'operatore di polizia interviene per il riscontro dei dati, la stampa del verbale e la notifica. Le sanzioni sono emesse e incassate dallo Stato.

Autotrasporto, la parola a Deputati e Senatori

Dove verteranno i lavori delle Commissioni in Parlamento?

Abbiamo intervistato alcuni membri delle due nuove Commissioni parlamentari che nei mesi a venire discuteranno progetti di legge in materia di trasporto di merci su strada.

Si tratta di personaggi di diverso colore politico, con ruoli differenti in seno alle Commissioni, ai quali abbiamo posto quattro domande cruciali per il futuro del settore.

- 1. QUALI SONO LE INFRASTRUTTURE E LE DIRETTRICI DEL TRASPORTO DA INCENTIVARE MAGGIORMENTE?**
- 2. RITIENE CHE LO SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ NEL TRASPORTO MERCI POSSA CONTRIBUIRE AL RILANCIO DEL SETTORE?**
- 3. SECONDO LA VICEPRESIDENTE DEL COMITATO CENTRALE DELL'ALBO, GABRIELLA GAMBA, L'AUTOTRASPORTO ITALIANO MANCA DI COMPETITIVITÀ A LIVELLO INTERNAZIONALE. NON CREDE CHE QUESTA CONDIZIONE DOVREBBE DIVENTARE ESORTAZIONE A SVECCHIARE IL PARCO MEZZI NEL NOSTRO PAESE, AD ESEMPIO INCENTIVANDO L'ACQUISTO DI VEICOLI EURO 6?**
- 4. COSA PENSA DEI DUBBI AVANZATI DAL TAR LAZIO SULL'APPLICABILITÀ DEI COSTI MINIMI DI SICUREZZA? SE LA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA, DA CUI È ATTESO UN PRONUNCIAMENTO SULLA LEGITTIMITÀ DI TALE REGIME, DICESSE NO AI COSTI MINIMI?**

On. IVAN CATALANO - Vicepresidente IX Commissione

1. È prioritario ammodernare la struttura portante del sistema ferroviario italiano. Vi sono tratte ferroviarie inadeguate al trasporto di merci con gallerie, binari ed infrastrutture pensate per i vagoni del 1800. Bisogna anche tenere conto però che il 50% delle merci percorre al massimo 50 Km (city logistics) e solo oltre i 350 km di percorrenza ha senso trasferire merci su rotaia (lo dicono gli accademici in numerosi studi), o in tratte strategiche, quindi caso per caso sarà necessario calcolare costi e benefici, interni ed esterni.

2. Sicuramente l'intermodalità del trasporto merci, unitamente ad un piano sistematico della Logistica Nazionale nella sua interezza (sistema ferroviario, stradale, portuale ed aeroportuale) integrato con una gestione efficiente e razionale dei trasporti, risolleverebbe il settore. Riteniamo anche come suggerisce la Commissione Europea dal 2001 nei vari documenti ufficiali come il Libro Bianco ed altri di dare moltissima importanza ai sistemi intelligenti di trasporto.

3. Se noi analizziamo il traffico di merci ci accorgiamo che oltre il 50% delle merci viene scambiato nel raggio di 50km di distanza, ciò vuol dire che i trasporti interni alle città sono preponderanti. Occorrerebbe incentivare l'utilizzo di mezzi che si avvalgono di motori ibridi o totalmente elettrici. Vi sono progetti di Retrofit che trasformano i camion a combustione interna in mezzi ibridi od elettrici. È



su questi progetti che bisogna puntare. Ma ancora, per evitare la congestione dei centri urbani bisogna lavorare sulla razionalizzazione di tutti i mezzi che entrano nel centro urbano, anche qui sfruttando i sistemi intelligenti di trasporto.

4. Il settore è poco competitivo per via della frammentazione delle aziende che per oltre il 60% dei casi raggiungono al massimo i 3 addetti.

L'unico modo per abbassare i costi è l'aggregazione delle imprese, dal basso, in modo che una volta aggregate potranno garantire prezzi più bassi alla committenza nel rispetto dei costi minimi di sicurezza.

Le Aziende aggregate unitamente ad un sistema di razionalizzazione basato sulle infrastrutture telematiche potranno permettere una notevole riduzione delle ore uomo lavorate ed i chilometri percorsi abbassando ulteriormente i costi. I costi minimi ricalcolati nel caso di aziende aggregate risulterebbero inferiori, consentendo di avere una tariffa più bassa per il committente.

La sicurezza dei mezzi è importantissima e nel Piano Nazionale sulla Logistica, i costi minimi servivano a garantire che chi li applica attui tra le altre cose la corretta manutenzione (ordinaria e straordinaria) dei mezzi. Non dimentichiamoci che oltre ai camion sulle strade ci sono tutti gli altri utenti e non possiamo scaricare a loro i rischi. Ma come dicevo prima occorre razionalizzare, riducendo al minimo questi costi, per essere competitivi.

On. LUCA SQUERI - Segretario IX Commissione

1. Personalmente, credo che le scelte infrastrutturali dovrebbero essere il frutto di un'organica ed integrata strategia di intervento nel settore dei trasporti. Definite univocamente le linee di sviluppo prioritarie della politica dei trasporti del Paese, nell'ambito della più generale politica economica, si dovrebbero conseguentemente predisporre gli scenari infrastrutturali più opportuni per realizzarle. Una particolare attenzione dovrebbe essere dedicata ai nodi delle reti dove si concentrano le principali criticità del sistema: penso, in primo luogo, alle aree urbane, ma anche agli interporti, ai porti e agli aeroporti, essenziali strumenti di ancoraggio ai flussi di passeggeri e merci internazionali.



2. Assolutamente sì. Proprio per questo ho citato gli interporti tra gli ambiti cui dedicare una particolare attenzione. Credo, infatti, che lo sviluppo dell'intermodalità possa seriamente contribuire a un più equilibrato e sostenibile sistema dei trasporti, all'interno del quale ciascuna modalità sia chiamata a svolgere il ruolo che più le compete in base alle rispettive caratteristiche tecniche e funzionali. Mare e Ferro per le lunghe distanze, e la più flessibile gomma per quelle brevi e medie.

3. I motivi alla base della scarsa competitività a livello internazionale delle imprese di autotrasporto nazionali sono molteplici. Una studio del Comitato Centrale dell'Albo ha

evidenziato, a questo proposito, significativi deficit sul fronte dei costi di esercizio rispetto ai colleghi europei. Fisco e costo del lavoro, in primis, ma anche più ridotte velocità commerciali, indotte dalle criticità della rete, che allungano tempi e costi delle operazioni. Ma alla scarsa competitività contribuiscono, anche, la piccola dimensione delle imprese e il ritardo nello sviluppo di servizi a maggior valore aggiunto e di qualità, propri della logistica. Non c'è dubbio, dunque, che il rinnovo del parco con mezzi più performanti, più puliti e più sicuri potrebbe accrescere la qualità dei servizi a tutto vantaggio dell'efficacia e dell'efficienza del sistema, oltre che della filiera dell'automotive in una crisi, mai, così profonda.

4. La questione è estremamente complessa e delicata. Credo che per risolverla sia necessaria una forte iniziativa della Politica, che chiami tutti gli attori del settore a dare un contributo per consentire all'Autotrasporto italiano di mettersi definitivamente alle spalle la fase della contrapposizione, delle incertezze, del contenzioso, del ricorso alle aule giudiziarie, nazionali o europee. Il riferimento dovrebbe essere lo spirito della legge 32 del 2005: la liberalizzazione del settore regolata dal rispetto delle norme sulla sicurezza. Creare condizioni di maggiore efficienza e competitività, semplificare la normativa e gli adempimenti, intensificare le attività di controllo per favorire la crescita quantitativa e qualitativa delle imprese di autotrasporto e meglio soddisfare le esigenze della committenza.

On. SANDRO BIASOTTI - Membro IX Commissione

1. La strada da seguire sullo sviluppo delle infrastrutture in Italia è quella dettata da tempo dall'Europa. Lo sviluppo della TAV, le reti TEN e i corridoi che passeranno per l'Italia sono basilari per il futuro del nostro paese. A seguito di queste opere nel nord della penisola si porranno le basi per la più grossa piattaforma logistica d'Europa, permettendo ai nostri Porti - da Genova a Gioia Tauro - di riprendere il loro ruolo naturale quali primi porti del Mediterraneo scalzando i Porti del Nord che oggi la fanno da padroni forti di reti infrastrutturali prive di strozzature e colli di bottiglia. Ciò permetterebbe, inoltre, di dare nuova ed ulteriore attrattiva al territorio italiano il quale, al contrario, rischierebbe di assistere in maniera inerte alla deindustrializzazione con tutte le conseguenze che questo può comportare per i settori dell'indotto.



La strada da seguire per le infrastrutture italiane è sicuramente questa e i vantaggi si potranno avere su tutti i comparti del macro settore dei trasporti compreso quello dell'autotrasporto.

2. Attualmente il rapporto tra trasporto su gomma e trasporto su ferro è completamente sbilanciato in favore del trasporto su gomma. E questo non è un vantaggio per il settore, anzi. Vi è tutta una serie di problematiche che vanno dal congestionamento delle vie ai possibili problemi in ambito di sicurezza. Tutto questo rende il nostro sistema meno competitivo. Va ribilanciato questo rapporto. Solo così saremo competitivi sul mercato e il trasporto su gomma potrà

essere svolto in sicurezza e con adeguati margini di guadagno.

È ovvio che in tutto ciò ci stia anche l'Intermodalità. Ri-

cordiamo, però, che intermodalità fa rima con logistica. È questo sicuramente il campo in cui l'Italia e le sue imprese devono dare di più. Attualmente si stima che il sistema logistico italiano abbia un disavanzo di competitività pari a circa 12mld sul fatturato industriale. È facile intuire come il prezzo di questo gap venga pagato da tutti gli attori che stanno sul mercato.

3. Sì, certamente. È fondamentale mettere in campo misure che incentivino lo svecchiamento del parco macchine. Oggi le nostre aziende, non certo per volontà loro ma perché gravate dal peso della crisi, non riescono a dotarsi di un parco macchine adeguato. Per cui ritengo sia basilare questo tipo di sostegno.

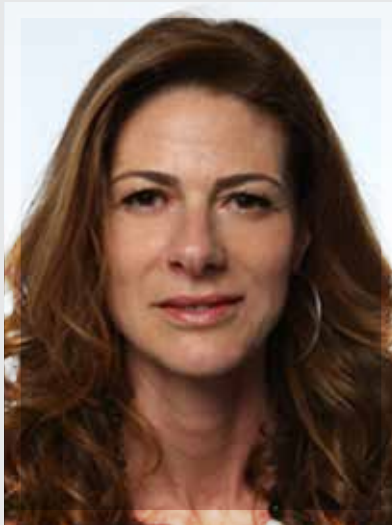
Credo, inoltre, che i vettori italiani, spesso di piccole dimensioni, debbano prendere in considerazione l'idea di creare consorzi di imprese per porsi sul mercato con una dimensione più idonea a rispondere alle reali richieste di oggi. Oggi, infatti, la richiesta del mercato non è più rivolta verso i semplici vettori, oggi viene richiesto un vero e proprio servizio integrato, si deve essere in grado di farsi carico di tutto il segmento della catena logistica, monitoraggio, stoccaggio,

evasione ordine e via dicendo. È chiaro come questo necessiti di investimento da parte delle aziende, cosa non facile in periodo di crisi. Ma ripeto, è necessario trovare il modo di guardare oltre, più avanti e saranno gli investimenti in logistica a fare la differenza. Saranno, perciò, da valutare seriamente sia politiche fiscali che interventi normativi che permettano alle imprese di muoversi in questo senso.

4. I costi minimi sono assolutamente necessari. La sicurezza non è barattabile con la redditività. Il TAR del Lazio ha accolto il ricorso della committenza contro i costi minimi visti come lesivi della politica di libera concorrenza. Tutto ritenendo che vi siano strade meglio percorribili per giungere ad una tutela della sicurezza stradale. Questo non trova la mia condivisione. E il fatto che il TAR abbia rinviato la decisione alla Corte Europea evidenzia, a mio avviso, come in realtà l'aspetto sicurezza non possa essere messo in secondo piano. Se la Corte dovesse esprimersi contro i costi minimi sarà necessario riprendere subito, immediatamente in mano le normative e rielaborarle eliminando le incongruenze che hanno portato a questi ricorsi e dare certezze perché il settore necessita di certezze.

On. ROBERTA OLIARO - Membro IX Commissione

1. La risposta deve guardare al ruolo che l'Italia vorrà avere o conservare a livello Europeo rispetto al tema del trasporto merci. È mia convinzione che il nostro Paese non possa essere escluso dalle grandi direttrici europee come il corridoio 5 Genova - Rotterdam ed il corridoio 6 Helsinki - La Vallette. Pertanto risulta fondamentale conservare forte determinazione nel sostenere tutte le iniziative infrastrutturali che sono presupposto o conseguenza delle politiche europee sui grandi corridoi. Fra queste penso sia necessario ricordare l'importanza strategica di opere come la TAV ed il Terzo Valico.



2. Una seria politica di sviluppo dell'intermodalità, affiancata ad infrastrutture e sburocratizzazione, possono incidere in maniera determinante nel rilancio del settore ma non solo, possono favorire un importante sviluppo occupazionale ed un aumento considerevole delle entrate fiscali dello Stato. Il nostro sistema portuale, per esempio, è fortemente penalizzato da una capacità intermodale molto limitata che ne soffoca la capacità competitiva rispetto ai grandi porti del Nord Europa dove ormai da decenni si sono imposte e portate avanti, con lungimiranza, politiche di investimento nell'intermodale e semplificazioni burocratiche. Mi viene da fare una battutaccia "sembra che qui in Italia non siamo stati capaci neanche di copiare quello che facevano con successo gli altri" spero che le cose possano cambiare.

3. Francamente penso che la mancanza di competitività del settore dell'autotrasporto a livello internazionale non dipenda, solo, dal tema legato alla vetustità del Parco Veicolare ma semmai, ed in via primaria, dalla concorrenza sleale che le nostre aziende si trovano a dover contrastare, senza possibilità di successo, con le numerose aziende di autotrasporto che stanno nascendo come funghi negli ex paesi dell'est europeo. Si pensi al solo fatto che un'azienda straniera paga i propri autisti un terzo di quelli Italiani e neanche è tenuta all'applicazione delle tariffe sui costi minimi. Penso che il nostro gap si ridurrebbe sensibilmente se tutti giocassimo con le stesse regole.

4. Sul tema dei costi minimi di sicurezza bisogna essere oggettivi. Sono una peculiarità tutta italiana, la stessa Francia che ha un regime simile non si avvicina neanche lontanamente a quanto previsto e disciplinato all'interno della normativa partorita dal nostro legislatore. Penso che ben difficilmente la Corte di Giustizia si pronuncerà sulla loro legittimità, non è neanche un caso che si sia arrivati a rimettere la materia alla corte europea. La pronuncia per un tribunale italiano sarebbe stata difficile da gestire politicamente. La realtà è questa. Se poi la UE, dirà no ai costi minimi dovremmo, a mio modesto avviso, riprendere il percorso degli accordi collettivi di settore, opportunamente strutturati, magari, su modelli indicati dallo stesso Antitrust.

Sen. MARCO SCIBONA - Segretario 8ª Commissione

1. Indubbiamente il trasporto pubblico locale su ferrovia, così come specificato nel programma a 5 stelle e detto sul palco in campagna elettorale.

La nostra visione di infrastruttura corrisponde a quella di servizio di trasporto per i cittadini, per gli studenti ed i lavoratori. Le infrastrutture più utilizzate, dal 90% dell'utenza, che esistono e, nella maggior parte dei casi hanno bisogno di manutenzione perchè nelle ristrettezze sono state tagliate.

2. Sì, spesso si spendono ingenti quantità di denaro in strutture multiple per la stessa tratta. L'intermodalità e la lo-



gistica rendono efficienti e convenienti il trasporto merci, se il sistema risulta concorrenziale diviene immediatamente utilizzato.

3. No, in Italia abbiamo subito per anni la politica degli incentivi per il rilancio del mercato degli autoveicoli, non credo che sia la strada giusta.

Ritengo più premiante l'attuazione di una consona logistica dei trasporti, lo considero l'unico mezzo con cui migliorare il servizio in termini di qualità e costo.

4. -

Sen. VITTORIO FRAVEZZI - Membro 8ª Commissione

1. Sono dell'avviso che in Italia sia necessario creare un vero proprio sistema integrato di trasporto lungo le direttrici nord-sud ed est-ovest per collegare l'area del Mediterraneo con gli altri paesi europei. Certamente occorre valutare attentamente caso per caso. Ovviamente in considerazione del fatto che le risorse di cui dispone l'Italia sono limitate, dobbiamo puntare su quelle infrastrutture condivise a livello europeo e pertanto cofinanziate dall'Unione europea.

2. Sì, infatti lo scopo delle nuove politiche di trasporto non riguarda solo la crescita economica ma anche la sostenibilità, ambientale e sociale, della stessa. In questo senso alcuni fanno espresso riferimento alla necessità di scindere la crescita economica dalla crescita del trasporto.

Personalmente sono invece un convinto sostenitore dell'intermodalità nel trasporto merci quale fattore anche di crescita economica non solo per il settore dell'autotrasporto e non solo in termini quantitativi ma anche qualitativi. Il riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto è poi un obiettivo strategico di primaria importanza non soltanto per l'Italia ma per il resto d'Europa.

3. Serve sicuramente un ridisegno strategico dell'autotrasporto e della logistica per rilanciare produttività e competitività di questo settore. La dott.ssa Gamba ha, infatti, lamentato che l'entrata in vigore delle nuove normative, finalizzate alla liberalizzazione del mercato europeo dell'autotrasporto hanno aumentato il già elevato grado di instabilità che caratterizza molte imprese italiane dell'autotrasporto.



Riguardo all'acquisto di Euro 6 tengo a ricordare che lo scorso marzo, il ministero dei Trasporti ha emanato il decreto attuativo che eroga 24 milioni di euro per contributi destinati all'acquisto di veicoli pesanti con motore Euro 6, la rottamazione di rimorchi e semirimorchi, l'acquisizione di equipaggiamenti intermodali e di sistemi elettronici per la gestione delle flotte e l'aggregazione tra imprese.

Il decreto del ministero delle infrastrutture e dei trasporti sugli incentivi per l'innovazione nell'autotrasporto è uno dei tre provvedimenti che attuano il decreto interministeriale del 13 marzo 2013 relativo all'erogazione del contributo di 400 milioni stanziato dal Go-

verno per l'anno in corso.

Questi incentivi per l'Euro 6, ossia per camion e bus di nuova generazione, potranno contribuire sicuramente a dare nuovo slancio al settore. Giudico, infine, molto positivamente che i nuovi requisiti prevedono una riduzione dell'80 per cento delle emissioni di ossidi di azoto e del 66 per cento del particolato.

4. In linea di principio sono favorevole ai processi di liberalizzazione al fine di aumentare la concorrenza ed abbassare i costi per i cittadini dei servizi che gli vengono offerti. Tuttavia, non sono d'accordo con le liberalizzazioni "estreme", in quanto creano a mio avviso soltanto concorrenza sleale spesso a discapito di quelle imprese che osservano tutti gli obblighi cui sono sottoposte.

Pertanto, sono favorevole all'applicazione di costi minimi nel settore dell'autotrasporto anche perché credo che possano contribuire anche ad una migliore protezione della sicurezza della circolazione stradale.

Cabotaggio in Europa

La Commissione europea dice no alla liberalizzazione (per ora)

La liberalizzazione del cabotaggio stradale, **prevista a partire dal 2014, per ora è sospesa.**

Lo ha annunciato il Vicepresidente della Commissione europea, nonché Commissario ai Trasporti, Siim Kallas, che ha così accolto le pressanti richieste giunte da numerose associazioni europee di autotrasporto.

Ricordiamo che liberalizzare il cabotaggio all'interno dell'Unione europea (UE) consentirebbe agli autotrasportatori italiani di **effettuare trasporti stradali in un qualsiasi altro Stato membro dell'UE**, senza limiti.

A far da contraltare a questa prospettiva, il **rischio di favorire una vera e propria "invasione" dei vettori dei Paesi dell'Est europeo**, i cui costi sono ben più bassi di quelli dell'Europa occidentale, soprattutto per via dei salari inferiori degli autisti.

Dunque, ciò che molte associazioni di categoria europee richiedono all'UE è di promuovere l'armonizzazione fiscale e delle norme sul lavoro nei Paesi membri, prima di

procedere a liberalizzare l'attività di autotrasporto internazionale, al fine di evitare la distorsione della concorrenza fra Stati europei.

Una richiesta cui Kallas ha parzialmente acconsentito, stabilendo di sospendere temporaneamente la già prevista liberalizzazione, commissionando una serie di studi sul tema e istituendo un gruppo *ad hoc* che discuta della questione.

Helen Kearns, portavoce del Commissario ai Trasporti, pur dichiarando che "le attuali restrizioni al cabotaggio vanno contro lo spi-

rito di un mercato unico europeo che garantisca i diritti di tutti i cittadini a lavorare, viaggiare e commerciare liberamente", riconosce che tali limitazioni "permangono a causa del timore dei possibili abusi" che una liberalizzazione del settore genererebbe.

L'Unione europea ambisce di certo a riscrivere la normativa sul cabotaggio stradale in Europa, ma il messaggio del Commissario ai Trasporti è chiaro: si tratta di un **processo complesso, che richiede tempo e lavoro, a cominciare dalla consultazione di tutte le parti interessate.**

Girlanda, "No a modifiche del cabotaggio"

"Ulteriori aperture del mercato del trasporto internazionale di merci su strada, in assenza di uniformità di regole e condizioni fra i diversi soggetti coinvolti, implicherebbero fortissime ricadute sul settore e sull'economia nazionale".

Parola del **neo Sottosegretario ai Trasporti Girlanda**, intervenuto il 23 maggio a Lipsia, al **Forum Internazionale del Trasporto** - evento annuale cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri dei Trasporti degli Stati UE e dei maggiori Paesi extra UE.

Il governo italiano **si schiera**, così, **con Kallas** e il suo annuncio di sospendere la liberalizzazione del cabotaggio. Girlanda ha espresso piena

contrarietà alla modifica della quota multilaterale CEMT per l'autotrasporto internazionale di merci, **e della regola "dei tre viaggi" che governa il cabotaggio.**

Tale regola prevede che il vettore possa effettuare soltanto tre viaggi a carico che non coinvolgono il proprio Paese di immatricolazione, dopo i quali il veicolo vuoto o carico deve rientrare, o almeno transitare, nel proprio Paese di immatricolazione.

Queste norme internazionali per il trasporto di merci su strada sono "imprescindibili per la garanzia degli equilibri di mercato", in termini di correttezza della concorrenza, sicurezza della circolazione e tutela dell'ambiente.

Il Commissario UE ai Trasporti, Siim Kallas



Pedaggi autostradali

Verso un sistema elettronico unico nell'Unione europea

È necessario sviluppare al più presto un sistema di telepedaggio unico all'interno dell'Unione europea, per facilitare la vita ai cittadini che viaggiano oltre i confini nazionali e per diminuire la congestione sulle strade del continente.

Lo hanno richiesto i membri della **Commissione Trasporti dell'Europarlamento** in una

proposta di risoluzione approvata con larghissima maggioranza (35 voti a favore e 5 contrari) lo scorso 23 aprile.

Gli eurodeputati criticano fortemente gli Stati membri che, a dispetto di quanto stabilito da una Direttiva del 2004, sono in forte ritardo nello sviluppare standard comuni di telepedaggio.

La proposta di risoluzione invita,

pertanto, la Commissione europea ad elaborare, entro la fine dell'anno, un'analisi comparativa di tutte le opzioni tecnologiche esistenti, compresi i sistemi GPS e i pagamenti mobili.

La Commissione Trasporti indica, quale obiettivo da conseguire, **un "Telepass" unico per tutti i Paesi membri dell'UE con cui si paghi la circolazione su strade soggette a pedaggio in base alla distanza effettivamente percorsa.**

In altre parole, gli eurodeputati auspicano il superamento dei sistemi di pagamento forfettario, quale la vignetta autostradale, il contrassegno adesivo grazie a cui è possibile percorrere le strade soggette al pagamento di pedaggio senza limitazioni di km in un certo arco di tempo (settimana, mese o anno).

La proposta di risoluzione attende ora il via libera da parte della sessione plenaria di Strasburgo.



Assicurazioni RCA

Da quale momento decorre la copertura?

Il Ministero dell'Interno, con una Circolare dello scorso 15 maggio, ha fornito un rilevante chiarimento in ordine alla decorrenza della copertura assicurativa RC auto.

La Circolare dissipa i dubbi di chi si domandava se l'assicurazione ha effetto dalle ore 24 del giorno della conclusione del contrat-

to oppure dal momento in cui il contraente abbia effettivamente eseguito il pagamento del premio.

Se nel certificato di assicurazione non è stata indicata esplicitamente l'ora di decorrenza della validità assicurativa, **la copertura parte dalle ore 24 del giorno del pagamento del premio.**

Qualora, invece, sia stata indicata un'ora anticipata, la copertura ha inizio da tale momento.

Infatti, si legge nella Circolare, "le imprese di assicurazione possono stabilire momenti diversi di decorrenza della copertura assicurativa, anticipati, rispetto alle ore 24 del giorno del pagamento del premio".

120 km orari

Sarà questa la velocità massima dei nuovi veicoli commerciali

Limite di velocità a 120 km orari e taglio della produzione di CO₂ a 147 grammi per chilometro nel 2020.

Queste le misure per i veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione, approvate dalla **Commissione Ambiente del Parlamento europeo** lo scorso 7 maggio.

Tale Commissione, discutendo la proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla riduzione delle emissioni di CO₂ dei nuovi veicoli commerciali, ha prospettato anche target indicativi per le emissioni post 2020: fra i 105 e i 120 grammi di CO₂ per chilometro dal 2025.

Infine, per facilitare il conseguimento degli obiettivi del 2020,

la Commissione Ambiente ha annunciato che i costruttori potranno contare su un sistema di 'supercrediti', bilanciando la produzione di modelli più inquinanti con quella di veicoli commerciali 'super-puliti', ossia con meno di 50 grammi di emissioni di CO₂ per chilometro.

Soddisfatto il relatore, l'eurodeputato liberaldemocratico tedesco Holger Krahmer, che ha incassato 53 voti a favore, 4 contrari e un'astensione.

L'associazione dei costruttori europei di auto (ACEA), invece, ha accolto negativamente la notizia, ritenendo 147 grammi di CO₂/km nel 2020 un target "estremamente ambizioso, raggiungibile solo tramite tecnologie ibride".

Nel corso della seduta, la Com-

missione Ambiente ha altresì votato a favore dell'emendamento 67 alla suddetta proposta di Regolamento.

In base a tale emendamento, **dal 1° gennaio 2014 le case automobilistiche dovranno installare sui nuovi veicoli commerciali leggeri dei dispositivi che limitino la velocità massima a 120 km/h.**

Una norma evidentemente destinata a far discutere Stati membri dell'Unione europea ed Europarlamento nei prossimi negoziati.

Lo stesso Krahmer si è detto contrario all'emendamento, ricordando che "non spetta all'UE" definire i limiti di velocità e intervenire nei regolamenti del traffico stradale dei singoli Paesi membri.

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

Autopromotec 2013, grande successo

Spazio all'aftermarket truck, oltre che automobilistico

Calato il sipario sull'edizione 2013 di Autopromotec, la più specializzata rassegna internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico e truck, restano sulla scena i numeri record che ne hanno decretato il successo.

1.512 le aziende espositrici, provenienti da 52 Paesi, su **un'area espositiva totale di 156.000 m²**. **102.536 i visitatori** che hanno partecipato ai cinque giorni di manifestazione, tra il 22 e il 26 maggio, a Bologna.

Fra i protagonisti della 25esima edizione della rassegna, il comparto della manutenzione dell'autotrasporto.

Infatti, dopo il lancio nell'edizione 2011, l'iniziativa Industrial Vehicles Service - dedicata espressamente all'assistenza dei veicoli da lavoro, dai furgoni fino ai Tir - è stata riproposta ad Autopromotec 2013 con ulteriori contenuti.

Si è, così, registrata una **forte espansione dello spazio truck**, con un'area espositiva esterna



Lo stand di Incognita Motorizzazione (IM) presso cui eravamo presenti anche noi di TN - TRASPORTONOTIZIE

interamente destinata ad attrezzature, ricambi, pneumatici e servizi per i mezzi pesanti.

La massiccia presenza truck ad Autopromotec esprime **attenzione e vicinanza nei confronti di un settore in profonda crisi, quale quello dell'autotrasporto**, e fa luce sulle tendenze del momento: il crollo delle immatricolazioni di veicoli pesanti ha creato un contesto sempre più orientato ad **ottimizzare i costi di ma-**

nutenzione dei mezzi, dovendo allungarne il ciclo di vita, senza rinunciare alla sicurezza.

Mantenere nel tempo la sicurezza del veicolo, del carico trasportato e dell'autista, infatti, incide positivamente sui costi assicurativi e più in generale sui costi globali dell'economia: ogni incidente di un Tir presenta un conto da capogiro in termini di danni provocati.

È stato fitto, infine, il programma di incontri e convegni svoltisi nell'ambito di "Autopromotec EDU", arena in cui si sono dibattute le tematiche più attuali legate al post vendita automobilistico e truck, dall'autoriparazione ai processi di rigenerazione. Di particolare interesse per il mondo dei camion si è rivelato l'incontro in cui è discusso dell'opportunità e della convenienza dei **sistemi innovativi dual-fuel di alimentazione gasolio-metano per motori diesel nel comparto pesante.**

Autopromotec dà appuntamento al 2015 per la 26esima edizione.



Campionato europeo truck

MAN in testa dopo le tappe di Misano e Navarra

3 5.000 visitatori hanno affollato il Misano World Circuit di Misano Adriatico durante il **21esimo Weekend del camionista**, l'ormai consolidato appuntamento dedicato alla tappa italiana del Fia European Racing Championship, ai grandi marchi industriali e ai camion decorati.

L'attrazione più spettacolare sono stati i mezzi scesi in pista per l'unica tappa italiana del Campionato europeo truck 2013, che proprio al Circuito dedicato a Marco Simoncelli ha preso il via.

La prima prova del Fia European Racing Championship 2013 ha visto primeggiare i camion MAN. Quattro vittorie su quattro gare, con tre piloti diversi, il tedesco Hahn (campione in carica), lo spagnolo Albacete e il finlandese Mäkinen, autore di una doppietta, in gara 2 e in gara 4.

Non solo truck in pista. Le migliaia di appassionati giunte al Circuito di Misano sabato 18 e domenica 19 maggio vi hanno trovato **l'expo delle principali case produttrici.** MAN, Renault, Scania, DAF, Iveco e Mercedes hanno proposto i nuovi modelli, mettendoli a disposizione per una prova.

Infine, si sono lasciati ammirare **150 camion decorati**, vero e proprio record di questa edizione. Provenienti da mezza Europa, alcuni si sono distinti per essere autentiche opere d'arte.

A far da cornice, un clima di festa e di incontro per gli operatori del settore, con la colonna sonora delle potenti trombe dei bisonti della strada.

LE GARE DEL FIA EUROPEAN RACING CHAMPIONSHIP HANNO PER PROTAGONISTI CAMION PRIVI DI ABS, TRACTION CONTROL E CAMBIO AUTOMATICO.

IL LIMITE DI PESO È DI 55 QUINTALI, 33 DEI QUALI SULL'AVANTRENO; 13.000 LA CILINDRATA. LA VELOCITÀ MASSIMA CHE POSSONO RAGGIUNGERE È DI 160KM/H.

DURANTE LA LORO PERFORMANCE NON POSSONO EMETTERE FUMO NERO DAI TUBI DI CARICO, PENA LA SQUALIFICA.

Alla prova di Misano è seguita, nel weekend dell'1 e 2 giugno, la seconda tappa del Campionato europeo truck, a **Navarra**.

L'inedito circuito spagnolo ha visto trionfare in successione nelle quattro gare il tedesco Oestreich (MAN), il ceco Lacko (Renault), lo spagnolo Albacete (MAN) e lo svizzero Bösiger (Renault).

Ecco di seguito le **classifiche generali piloti e squadre**, dopo la seconda tappa del Gran Premio.

	Jochen Hahn		80 punti
	David Vrsecky		75 punti
	Antonio Albacete		64 punti
	Markus Oestreich		entrambi

	Castrol Team Hahn Racing (Hahn e Mäkinen)		145 punti
	Truck Sport Lutz Bernau (Albacete e Oestreich)		144 punti
	MKR Technology (Lacko e Bösiger)		118 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 GIULIANO GIACOBBAZZI,
TITOLARE DELLA GIACOBBAZZI ALDO SNC DI BOLOGNA,
CHE ILLUSTRERÀ COME I "PADRONCINI" STANNO AFFRONTANDO IL DIFFICILE TEMPO DI CRISI**

La piccola azienda di cui sono titolare, trasmesse da mio padre, contava tre mezzi e due autisti dipendenti. Poi, non mi sono stati pagati 200.000 euro di lavoro, ragione per cui l'azienda si è ridotta ai minimi termini, rischiando la chiusura.

Licenziati i due autisti e venduti i relativi mezzi, sono rimasto da solo con il mio camion.

È grazie al sostegno anche economico della mia famiglia se sono ancora in piedi. Avrei già smesso se fossi più giovane, ma ormai non ho possibilità di trovare porte aperte. Continuo con il mio lavoro di autotrasportatore, anche se vado avanti **per sopravvivere, non certo per guadagnare**: rimanendo da solo, ho dovuto rinunciare a molti lavori.

Inoltre non usufruisco di **agevolazioni** statali, perché i fondi per l'autotrasporto non sono destinati ai "piccoli" come me. A usufruirne sono sempre solo le grandi aziende di autotrasporto.

Noi padroncini non siamo, poi, tutelati di fronte agli **stranieri**. La concorrenza c'è sempre stata, ma oggi, con il poco lavoro che c'è, si sente ancora di più.

I maggiori problemi, però, sono altri: i costi minimi di trasporto e i tempi di pagamento.

Bisognerebbe che la committenza rispettasse le **tariffe** e soprattutto che le pagasse. Perché al giorno d'oggi faticiamo non solo a lavorare, ma anche a portare a casa i soldi. **Nessuno paga a 30 giorni** e all'avvicinarsi della scadenza,



L'automezzo di Giacobazzi

sono già pronte le scuse per non pagare. Il nuovo governo dovrebbe assicurarsi una tariffa per i trasporti effettuati, controllare che sia applicata, e tutelarci nei tempi di pagamento.

A noi trasportatori si chiede di pagare tutto e subito, dai pedaggi autostradali alle tessere carburante. La committenza, invece, non ci paga altrettanto in fretta.

Altro grande problema è quello dei **controlli mirati delle forze dell'ordine**.

Noi autotrasportatori siamo di questi tempi bersagliati non poco da polizia e vigili urbani, di notte e di giorno. Non fermano più auto ma camion, e ogni volta sembra che debbano trovare per forza un motivo per multarci.

È bene che si controllino velocità, ore di guida e di riposo, gomme, ecc. ma i controlli sono diventati troppo massicci. In più, mentre prima eravamo in

cento, con la crisi siamo rimasti in dieci ed è quindi molto più facile che ad essere fermati siano sempre i soliti.

Sarebbe bene che oltre a far rispettare a noi le ore di guida e di riposo, facessero rispettare ai committenti le tariffe sui costi di trasporto.

Non abbiamo più prospettive di lavoro. È ovvio che non si vendono più mezzi pesanti: con i prezzi di acquisto

sul mercato, comprare oggi un nuovo mezzo - io ne ho uno che ha una decina di anni - sarebbe un investimento non conveniente a nessuno.

Una volta, dopo il rientro dall'esperienza di militare, era usuale voler prendere la **patente** per guidare i camion, perché "non si sa mai, potrebbe sempre servire". Adesso i nostri ragazzi non la prendono più, gli autisti vengono dall'estero: non si è più disposti a spendere 7000-8000 euro per una patente che non garantisce poi di avere un lavoro!

Io ho cominciato con tanta passione, ma l'ho persa tutta negli ultimi anni. Ci sono state troppe esperienze negative. Mi tocca lottare tutti i giorni, ma, quanto a ritorni, ho sempre meno soddisfazioni...

Vuoi raccontare la tua esperienza?

Contatta la nostra Redazione!

Telefono: 0171 41.28.16

E-mail: comunicazione@dgconsulting.it



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

ATTIVISMO

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

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

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

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

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

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

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

FAI SENTIRE LA TUA VOCE!!!

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

CONVENZIONI

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

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

IL VIAGGIO A PUNTATE SULLA SICUREZZA STRADALE

Terza 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 (IM).

ESITO DELLA REVISIONE DI UN VEICOLO

Quattro esiti possibili ma attenzione alle delucidazioni verbali che possono ingannare l'utente e creare molti problemi durante i controlli stradali

La revisione dei veicoli è regolamentata dall'articolo 80 del Codice della Strada che prevede quali siano i veicoli che debbono essere sottoposti all'apposito controllo periodico.

Ci sono tipologie di mezzi che devono effettuare i controlli entro un anno dalla prima immatricolazione e/o dall'ultima revisione come tutti gli autoveicoli e rimorchi al di sopra delle 3,5 t o ad uso pubblico come taxi, autobus, ambulanze e noleggio con conducente. Poi ci sono veicoli che sono soggetti a scadenze periodiche dopo quattro anni dalla prima immatricolazione e successivamente entro due dall'ultima revisione come i motocicli, le vetture e gli autocarri sino a 3,5 t. Quelle indicate sono scadenze oltre le quali non è consentito andare, pena incorrere in una sanzione piuttosto salata. La norma non prevede un periodo minimo sotto il quale non poter fare la richiesta del controllo di sicurezza quale è la revisione.

Per effettuare una revisione è necessario presentare l'apposita domanda presso l'ente autorizzato.

Come è noto gli enti autorizzati sono pubblici o privati. L'ente pubblico è rappresentato dagli uffici provinciali della Motorizzazione che sono autorizzati ad effettuare ogni tipo di revisione comprese le revisioni straordinarie. Sono quel-

le revisioni che scaturiscono durante i controlli stradali a seguito o di incidente stradale o di ragionevoli dubbi sulla sicurezza del mezzo come per esempio fumi neri dagli scarichi o carrozzeria arrugginita.

Gli enti privati sono i centri di revisione che in base all'articolo 80 comma 8 del C.d.S. nascono dalle officine di autoriparazione con determinati e precisi requisiti tra i quali tutte le iscrizioni all'ex RIA (Registro Imprese di Autoriparazione) e un responsabile tecnico abilitato da apposito corso. I centri privati, sempre in forza del disposto dell'articolo citato, possono revisionare i veicoli a motore sino a 3,5 t di massa complessiva a pieno carico e un numero massimo di posti a sedere pari a 16 compreso il conducente.

La revisione è composta da una serie di controlli per verificare il mantenimento degli standard di sicurezza meccanica e di inquinamento acustico ed atmosferico previsti al momento dell'omologazione di quel mezzo.

I controlli si dividono in tre macroaree: documentali, visivi e strumentali.

Al termine di tutte le verifiche effettuate il responsabile tecnico ha l'obbligo di emettere un esito.

Gli esiti di una revisione sono i seguenti:

Regolare: il veicolo ha superato tutte le prove con esito positivo ed è abilitato

a continuare nella circolazione stradale. L'esito viene confermato tramite la stampa di un'apposita etichetta che si appone sul retro della carta di circolazione.

Ripetere: il veicolo non ha superato tutte le prove per motivi di lieve gravità come un vetro scheggiato, una frenatura leggermente anomala e non è abilitato a continuare nella circolazione stradale. Deve essere immediatamente portato in officina per le riparazioni. E' possibile, con la documentazione di aver eseguito i lavori di riparazione, circolare temporaneamente per un termine massimo di 30 giorni prima di essere sottoposto a nuova revisione. L'esito viene confermato tramite la stampa di un'apposita etichetta che si appone sul retro della carta di circolazione.

Ripetere sospeso dalla circolazione: il veicolo non ha superato tutte le prove per motivi di grave entità come una carrozzeria arrugginita nei punti portanti, una frenatura fortemente compromessa e sempre per gli effetti nocivi (inquinamenti sia acustici che atmosferici) non regolari. Non è abilitato a continuare nella circolazione stradale. Deve essere immediatamente portato in officina per le riparazioni e deve essere sottoposto a nuova revisione prima della riammissione in circolazione. L'esito viene con-

fermato tramite la stampa di un'apposita etichetta che si appone sul retro della carta di circolazione.

Interrotta con comunicazione a UMC:

Qualora durante le prove della revisione il responsabile tecnico riscontra che il veicolo abbia subito modifiche delle caratteristiche tecniche o alterazioni dei dati identificativi del numero di telaio o del tipo di motore o altri casi come sotto indicato dovrà interrompere l'emissione di uno dei tre precedenti esiti e farne comunicazione al suo UMC di competenza. Pertanto se:

- il numero di telaio appare impresso con caratteri alterati o non leggibili (anche parzialmente);
- il numero di telaio è diverso da quello risultante dalla carta di circolazione;
- il motore non è del tipo riportato sulla carta di circolazione, ovvero la sigla di identificazione presenta segni di alterazione;
- la carrozzeria non corrisponde a quella indicata sulla carta di circolazione;
- risulta installato l'impianto di alimentazione a GPL o a Metano e non è stata aggiornata la carta di circolazione;

- risulta installato il gancio di traino e non è stata aggiornata la carta di circolazione;
- la certificazione ATP o ADR è scaduta di validità.

In questi casi l'RT sospende la visita di revisione, restituisce la carta di circolazione al richiedente e segnala la circostanza all'Ufficio Provinciale UMC di giurisdizione, con la nota di cui all'allegato modello.

Gli UMC provvederanno a convocare gli intestatari dei veicoli di cui trattasi, presso la propria Sede operativa per i riscontri del caso.

ALLEGATO DI UN FAC SIMILE DI COMUNICAZIONE ALL'UMC IN CASO DI ESITO INTERROTTA

È stato qui sottoposto a visita di revisione, in data... il veicolo identificato con targa...

In tale circostanza sono sorti dubbi circa (barrare il caso che ricorre):

- ☐ originalità dei caratteri del numero di telaio;
- ☐ il numero di telaio è diverso da quello risultante dalla carta di circolazione;
- ☐ il motore non corrisponde al tipo indicato nella carta di circolazione;
- ☐ la sigla del tipo del motore è stata ripunzonata, o abrasa;
- ☐ la certificazione ATP/ADR è scaduta di validità;
- ☐ la carrozzeria non corrisponde a quella indicata sulla carta di circolazione.

Non si è provveduto ad aggiornare la carta di circolazione del veicolo a seguito della installazione di:

- ☐ impianto di alimentazione GPL;
- ☐ impianto di alimentazione a metano;
- ☐ gancio di traino.

La revisione non può essere completata, e si è provveduto ad avvisare verbalmente il responsabile della circolazione del veicolo (al quale il documento di circolazione è stato restituito) della necessità che l'intestatario si rivolga presso codesto Ufficio Provinciale M.C.T.C.

TIMBRO E FIRMA

Subblycar



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

Info

Via E. Mattei 48/e 40138 (BO) - Tel. 051/6014990 - Fax. 051/6013599 www.businesscar.it - 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. Si tratta di professionisti che operano principalmente in Piemonte e Liguria



Dr. GIANCARLO TAVELLA

FISCO

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

INCENTIVI PER L'ACQUISTO DI VEICOLI NUOVI A BASSE EMISSIONI COMPLESSIVE

Con il D.M. 11 gennaio 2013 (pubblicato sulla G.U. 12.2.2013 n. 36) sono state emanate le disposizioni attuative del D.L. 22 giugno 2012 n. 83, convertito nella Legge 7 agosto 2012 n. 134, che prevede la concessione di un contributo per l'acquisto, anche in locazione finanziaria di un veicolo nuovo a basse emissioni complessive, con eventuale rottamazione di un vecchio veicolo negli anni 2013, 2014 e 2015.

Sono agevolabili le categorie di veicoli elencati e definite dall'art. 47 del DLgs. 30.4.92 n. 285 (Codice della strada), tra cui i **veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima non superiore a 3,5 tonnellate**.

Per poter accedere alle agevolazioni i veicoli devono essere "a

basse emissioni complessive", cioè devono rispettare le seguenti condizioni: essere a trazione elettrica, ibrida, a GPL, a metano, a biometano, a biocombustibili e a idrogeno; produrre emissioni di anidride carbonica (CO₂) allo scarico non superiori a 120 g/km e ridotte emissioni di ulteriori sostanze inquinanti.

Per essere ammessi alle agevolazioni, i veicoli a basse emissioni complessive, pubblici o privati,

devono essere destinati "all'uso di terzi", cioè quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione. L'uso di terzi comprende: la locazione senza conducente; il servizio di noleggio con conducente e il servizio di piazza (taxi) per trasporto di persone; il servizio di linea per trasporto di persone; il servizio di trasporto di cose per conto terzi; il servizio di linea per trasporto di cose; il servizio di piazza per trasporto di cose per conto terzi.



**Su trasportonotizie.com
troverete la tabella
con indicate le categorie
di tutti i veicoli agevolabili**

Sono altresì ammessi alle agevolazioni i veicoli utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni, e destinati ad essere utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa come previsto dall'art. 164 del TUIR.

Indipendentemente dalle modalità di utilizzo, sono ammessi alle agevolazioni i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO₂ non superiori a 95 g/km, acquistati da parte di tutte le categorie di acquirenti, quindi anche dalle persone fisiche che non agiscono nell'ambito dell'attività professionale o imprenditoriale eventualmente svolta i così detti "privati".

I **contributi previsti per gli acquisti effettuati negli anni 2013 e 2014**, sono elencati nella **tabella 1**. Per gli **acquisti effettuati nell'anno 2015**, sono invece previsti i **contributi indicati nella tabella 2**.

In ogni caso, per poter essere ammessi alle agevolazioni, i veicoli devono essere acquistati e immatricolati nel periodo dal 14 marzo 2013 al 31 dicembre 2015. Pertanto, le agevolazioni non spettano qualora il veicolo acquistato sia stato già immatricolato in precedenza e come chiarito dal Ministero dello Sviluppo economico, ciò vale anche per i veicoli ccosì

1	TIPOLOGIA VEICOLI	CONTIBUTO PREVISTO	LIMITE MASSIMO
	Veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO ₂ non superiori a 50 g/km	20% del prezzo di acquisto (prima delle imposte)	5.000,00 €
	Veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO ₂ non superiori a 95 g/km	20% del prezzo di acquisto (prima delle imposte)	4.000,00 €
	Veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO ₂ non superiori a 120 g/km	20% del prezzo di acquisto (prima delle imposte)	2.000,00 €

2	TIPOLOGIA VEICOLI	CONTIBUTO PREVISTO	LIMITE MASSIMO
	Veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO ₂ non superiori a 50 g/km	15% del prezzo di acquisto (prima delle imposte)	3.500,00 €
	Veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO ₂ non superiori a 95 g/km	15% del prezzo di acquisto (prima delle imposte)	3.000,00 €
	Veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO ₂ non superiori a 120 g/km	15% del prezzo di acquisto (prima delle imposte)	1.800,00 €

detti "a km 0".

Per la fruizione dei contributi devono essere rispettate anche le seguenti condizioni: contestualmente all'acquisto del veicolo nuovo, venga consegnato al venditore un veicolo appartenente alla stessa categoria del veicolo acquistato (es. ciclomotore con ciclomotore, autoveicolo con autoveicolo, veicolo commerciale con veicolo commerciale), che risulti immatricolato almeno 10 anni prima della data di immatricolazione del veicolo nuovo, che nell'atto di acquisto sia espres-

samente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e che il veicolo consegnato per la rottamazione sia intestato, da almeno 12 mesi dalla data di immatricolazione del veicolo nuovo, allo stesso soggetto intestatario di quest'ultimo o ad uno dei familiari conviventi alla stessa data.

L'obbligo di rottamare un precedente veicolo non si applica in relazione ai veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO₂ non superiori a 95 g/km.



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.

TRASPORTO MERCI, IL COMMITTENTE DEVE PAGARE ENTRO 60 GIORNI

Tra le norme più importanti, immediatamente operative della legge 127/2010, in

vigore dal 12 agosto 2010, vi sono quelle che riguardano la fissazione dei termini massimi di paga-

mento dei corrispettivi con riferimento ai contratti di trasporto delle merci.

Infatti, per le prestazioni di trasporto effettuate da questa data, è stato stabilito che que-

ste vanno pagate entro sessanta giorni dalla data di emissione della fattura, che il trasportatore avrà cura di emettere entro la fine del mese di svolgimento degli stessi trasporti.

La normativa è molto differente rispetto a quella precedentemente in vigore. Con la abrogata normativa infatti era previsto un termine di pagamento di trenta giorni, ma pattiziamente derogabile.

Ora invece il nuovo termine fissato non consente alcuna proroga per volontà delle parti, ma solo mediante eventuali accordi di settore tra la maggior parte delle associazioni dei vettori presenti in Consulta (ora Comitato

Centrale in quanto quest'ultimo organismo è stato soppresso) e la committenza.

Poiché tali accordi è difficile che vengano stipulati in tempi brevi, si deve applicare la disciplina normativa la quale prevede che, **trascorso inutilmente il termine massimo di pagamento dei sessanta giorni, il vettore ha diritto alla corresponsione degli interessi di mora**, pari a cinque punti percentuali superiori al normale tasso di riferimento bancario.

La legge prevede ancora che **se il mancato pagamento oltrepassa i novanta giorni**, al committente si applicano anche le sanzioni di cui al comma 14, dell'articolo 83 bis della legge 133/2010, che

prevedono l'esclusione di un anno dai benefici fiscali e previdenziali, nonché l'esclusione fino a sei mesi dall'affidamento pubblico della fornitura di beni o servizi.

È inutile sottolineare che la normativa è molto importante per il settore in quanto tende a tutelarne la liquidità in periodi di crisi. A parere di chi scrive poiché le conseguenze dei ritardati pagamenti possono essere richieste giudizialmente tramite il ricorso per decreto ingiuntivo ed il giudice nel redigere il provvedimento monitorio potrà e dovrà tenerne conto nello stesso decreto in quanto l'obbligazione risarcitoria contrattuale dipende direttamente dalla legge.



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.

PEDAGGI 2010, NUOVA DELIBERA DI RIPARTIZIONE FONDI

Il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori ha aggiornato e rideterminato le percentuali di riduzione dei pedaggi autostradali per i transiti effettuati dalle imprese di autotrasporto in conto terzi nel 2010.

Con delibera del 2012, il Comitato Centrale, sulla base dei fondi al momento disponibili, aveva determinato l'ammontare della somma da destinare ai rimborsi dei pedaggi del 2010 in 98.218.108,20 euro. Poiché per soddisfa-

re le richieste di riduzione di tali pedaggi sarebbe stata necessaria una disponibilità superiore di fondi, è stato richiesto un ulteriore stanziamento.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la direttiva n. 117 del 2013, ha disposto che il Comitato Centrale utilizzi risorse pari a 53.721.682 euro per completare il pagamento della ridu-

zione dei pedaggi relativi al 2010. Dunque, per quell'anno sono stati stanziati complessivamente 151.939.790,20 euro, di cui oltre 98 milioni già liquidati alle imprese di autotrasporto e oltre 53 milioni di cui il Comitato ha disposto l'immediato impegno nella seduta dello scorso 28 maggio.

Nella tabella sottostante sono indicate le ulteriori percentuali da liquidare alle aziende di autotrasporto.

FATTURATO ANNUO DEI PEDAGGI	PERCENTUALI DI RIDUZIONE DA APPLICARE		
	% TOTALE	GIÀ LIQUIDATA	DA LIQUIDARE
Da € 51.646 a € 206.583,00	3,4850	2,2558	1,2292
Da € 206.583,01 a € 516.457,00	5,2315	3,3862	1,8453
Da € 516.457,01 a € 1.032.914,00	6,9780	4,5167	2,4613
Da € 1.032.914,01 a € 2.582.284,00	8,7165	5,6420	3,0745
Oltre € 2.582.284,00	10,4630	6,7725	3,6905



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! - PRIMA PARTE -

Il primo principio esposto dalla Costituzione all'articolo 1 è espresso nei termini *"l'Italia è una Repubblica fondata sul lavoro"*. Tale riconoscimento del valore che il lavoro assume per lo Stato ha quale significativo corollario l'affermazione formulata nel successivo articolo 36, per il quale chi lavora *"ha diritto ad una retribuzione proporzionata alla qualità e quantità della sua opera e in ogni caso sufficiente ad assicurare a sé ed alla sua famiglia una esistenza libera e dignitosa"*.

Trattandosi di un principio che riguarda tutti i cittadini, e che assume quindi un generale rilievo sociale, non può essere sostenuto che il *"lavoratore"* che può avvalersi di tale diritto sia solo colui che opera quale dipendente e non chi svolga un'attività autonoma. Qualunque prestazione, manuale o intellettuale, di produzione, o di servizi, contribuisce allo sviluppo dell'economia nazionale e non può non essere compensata, traducendosi in un corrispettivo che consenta appunto a chi opera di salvaguardare *"in ogni caso"* l'esistenza propria e della famiglia con una vita, appunto, *"libera e dignitosa"*.

Alla quantificazione del meritato compenso, a fronte di rapporto contrattuale fra le parti, provvedono le leggi ed i contratti collettivi, stipulati a seguito di trattative fra le rappresentanze delle categorie.

I decenni trascorsi dalla fine del

periodo bellico, ormai quasi 70 anni or sono, le diverse parti sociali che hanno operato ed operano in regime di democrazia nel mercato del lavoro, hanno consolidato i criteri economici da perseguire nel reciproco interesse per realizzarne una corretta gestione, nel temperamento delle distinte esigenze, ma nell'osservanza dei reciproci diritti e doveri e di quei principi etici che vengono tutelati dall'ordinamento giuridico, per consentire una effettiva realizzazione della giustizia sociale nei rapporti lavorativi.

E fu proprio la mancanza di regole che portò agli inizi del '900 alle prime stipulazioni dei contratti di lavoro da valere per le singole categorie, venendo concordati fra le parti compensi determinati appunto in base alla *"qualità e alla quantità del lavoro"*. In alternativa hanno provveduto le leggi quantificando i corrispettivi in base alle

caratteristiche delle prestazioni, così come appunto avvenuto con l'introduzione delle tariffe a forcella per il trasporto merci conto terzi.

Se il lavoro è il fondamento del nostro Stato, e se il lavoro, producendo beni ed offrendo servizi per i cittadini, consente di sviluppare l'economia nazionale, il corrispettivo non può essere lasciato al solo potere contrattuale del più forte. Il fenomeno del cosiddetto caporalato, che si era diffuso in taluni settori agricoli, e in alcuni territori, è oggi sanzionato. I minimi sindacali concordati fra le rappresentanze delle categorie dei datori di lavoro e di chi lo presta - non fra i singoli soggetti - sono l'espressione di civiltà in uno stato di diritto. Il trasporto merci è come la circolazione del sangue all'interno di un corpo; scorre ininterrottamente, senza soste, e senza che nessuno ci pensi. Ma non appena il suo flusso diventa meno fluido ed il transito nell'organismo che consente di sopravvivere presen-



ta problematicità può giungere ad arresti paralizzanti. Ma anche il sangue ha bisogno di nutrienti adeguati, altrimenti gli apparati che sono correlati a tale circolazione si arrestano. Se esiste un comparto lavorativo dal quale dipendono tutte le modalità operative della nazione: industria, artigianato, commercio, agricoltura, turismo, quello è il trasporto merci. Il suo arresto ha un tale rilievo che ove persistesse bloccherebbe a catena ogni attività.

Pur tuttavia gli autotrasportatori autonomi che operano per i maggiori complessi nazionali e che giungono fino ai titolari delle minime imprese dell'intero territorio nazionale, rifornendo tutti i mercati, si rivolgono pazientemente alle strutture istituzionalmente preposte, che, al limite, esprimono qualche condiscendenza, elargiscono qualche sovvenzione, ma che nonostante gli anni non realizzano un piano programmatico

complessivo, formulando leggi redatte talora in termini talmente ambigui da determinare le più differenziate interpretazioni da parte della Magistratura.

Solo nel 1974 con la Legge 6/6/74 n. 298, il legislatore si rese conto che occorreva istituire un Albo nazionale degli autotrasportatori e solo con il Decreto 18 novembre 1982 vennero fissate le norme che consentivano di determinare le modalità per una tariffa obbligatoria, cosiddetta a forcilla, con una apertura fra un minimo - sì da rendere attuabile anche nel settore il principio dell'articolo 36 della Costituzione - e non oltre un massimo prestabilito.

Solo con la Legge 27/5/1993 n. 162, il legislatore si rese conto, anche indotto dalle pronunce della Magistratura, la quale aveva evidenziato come una prescrizione annuale prevista dall'articolo 2951 del codice civile (estraneo al trasporto merci conto terzi ri-

salendo al 1942, nel pieno del periodo bellico) si traduca in pratica in una continuativa violazione del diritto a percepire quel minimo che, se rivendicato, avrebbe portato alla risoluzione del rapporto con il committente.

Per cui per tale tipologia di trasporto merci la prescrizione del diritto a rivendicare almeno quel minimo divenne quinquennale, e venne dichiarata non più applicabile la prescrizione di un anno lasciando sospesa la prescrizione fino alla conclusione del rapporto, per impedire la progressiva disapplicazione del minimo.

TROVERETE LA SECONDA PARTE DELL'ARTICOLO SUL PROSSIMO TN - TRASPORTONOTIZIE. MA L'ARTICOLO COMPLETO È GIÀ VISIONABILE SU trasportonotizie.com



Dr. ROBERTO DE LORENZIS

LAVORO

Consulente del lavoro, esercita dal 1978. Presidente nazionale Associazione Consulenti del Lavoro dal 1996 al 2007. Presidente regionale Liguria in carica di Confprofessioni. Collabora come esperto a diverse pubblicazioni di settore. Esperto in amministrazione del personale, relazioni sindacali, contratti di lavoro, procedure ammortizzatori sociali, sicurezza sul lavoro, formazione.

ARRESTO FINO A 6 MESI O AMMENDA FINO A 6400 EURO IN MANCANZA DEL DVR

Dal 1° giugno scorso anche le microimprese (aziende che occupano fino a 10 lavoratori) hanno l'obbligo di effettuare la valutazione dei rischi (Vdr) utilizzando, a scelta, alternativamente, la nuova procedura standardizzata o la procedura ordinaria: da tale data non è più utilizzabile l'autocertificazione.

La mancanza del Vdr è sanzionata

con l'arresto fino a sei mesi o l'ammenda da 2500 a 6400 euro. L'obbligo è previsto dal D.Lgs. n. 81/2008, Testo Unico della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, che ha imposto a tutti i datori di lavoro di effettuare la valutazione di tutti i rischi; la stessa norma prevedeva altresì che i datori di lavoro che occupavano fino a 10 dipendenti, in attesa delle procedure standardizzate, potes-

sero autocertificare l'effettuazione della valutazione dei rischi, comunque non oltre il 30 giugno 2012, termine prorogato una prima volta al 31/12/2012.

Il decreto interministeriale che ha recepito le procedure standardizzate per la valutazione dei rischi, approvato il 30 novembre 2012, è stato riportato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 6 dicembre 2012 n. 285: ciò ha comportato la necessità di prorogare ancora una volta la scadenza al 31 maggio 2013 per

consentire la possibilità di utilizzare le procedure standardizzate appena varate.

E' opportuno ricordare che l'obbligo di effettuare la valutazione dei rischi riguarda qualunque "datore di lavoro" comprese quindi anche quelle piccole società in cui sono presenti unicamente soci lavoratori o lavoratori a progetto o anche solo stage o tirocini formativi.

Ricordiamo che la valutazione dei rischi viene definita dal TU 81/08: "valutazione globale e documentata di tutti i rischi per la salute e sicurezza dei lavoratori presenti nell'ambito dell'organizzazione in cui essi prestano la propria attività, finalizzata ad individuare le adeguate misure di prevenzione e di protezione e ad elaborare il programma delle misure atte a garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di salute e sicurezza".

Obbiettivo della prescrizione legislativa non è, ovviamente, il documento cartaceo (DVR), pur obbligatorio, ma la stima precisa dei rischi esistenti ed il programma delle attività previste per eliminare o ridurre quanto più possibile tali rischi.

Le aziende che non occupano più di 10 lavoratori fino al 31.5.2013 potevano autocertificare di aver svolto la valutazione dei rischi; nella pratica molte aziende hanno ritenuto di ottemperare ad ogni obbligo attraverso l'autocertificazione, senza compiere alcun concreto tentativo di identificare i rischi presenti sul luogo di lavoro ed attuare le misure di prevenzione e protezione necessarie.

Il provvedimento citato suggerisce un percorso guidato per consentire la ricognizione dei pericoli connessi all'attività, svolta attraverso una successione predefinita di fasi operative che conducono ad identificare le misure di prevenzione e protezione necessarie alla stesura del c.d. "piano di miglioramento", elaborando il Documento di valutazione dei rischi secondo procedura semplificata (DVRS).

Tale percorso si articola in 4 fasi successive:

1. descrizione dell'azienda;
2. individuazione dei pericoli;
3. valutazione dei rischi;
4. definizione programma di miglioramento.

Il legislatore ha dovuto eliminare la possibilità di ricorrere all' au-

tocertificazione anche sulla spinta della procedura di infrazione 2010/4227 aperta nei confronti dell'Italia da parte dell'Unione Europea: le procedure standardizzate, tuttavia, introducono una semplificazione più apparente che reale; allo stesso tempo, se attuate da persone non particolarmente esperte in materia, possono facilmente indurre a sottovalutare alcuni aspetti che risultano invece fondamentali per la effettiva validità della valutazione e la tenuta della stessa in caso di verifica da parte degli organi di vigilanza o in sede processuale.

La materia è indubbiamente complessa, ma la sicurezza sul lavoro è irrinunciabile, nelle grandi come nelle piccole aziende: più che improbabili semplificazioni sarebbe meglio aiutare concretamente le aziende, magari utilizzando i cospicui avanzi di bilancio realizzati dall'INAIL per finanziare interventi in materia di sicurezza ed accentuando ulteriormente i meccanismi premiali (bonus/malus) in modo da rendere l'assicurazione INAIL contro gli infortuni sul lavoro meno onerosa per le aziende virtuose.





Dr. AURELIO PRISCO

QUALITÀ TRASPORTI

È Assessor dei modelli per l'Eccellenza Aziendale (EFQM - PQI - INNOVAZIONE) e ha partecipato dal 1997 a tutte le edizioni nazionali dei premi. È Lead auditor abilitato dal Ministero dei Trasporti (delibera 16/07 del 30 maggio 2007) per la certificazione del sistema di qualità ai fini della sicurezza nel trasporto dei prodotti agroalimentari.

Dal 2000 svolge l'attività di libero professionista nella consulenza operante nel campo dell'Organizzazione Aziendale e dei Sistemi di Gestione. È Lead auditor di un prestigioso ente di certificazione nei settori logistico e agroalimentare.

L'IMPLEMENTAZIONE DI UN SISTEMA ORGANIZZATIVO

Continuiamo il viaggio, iniziato sullo scorso numero della rivista, nelle realtà organizzative, legate al mondo dell'autotrasporto e della logistica, che si sono dotate di un modello organizzativo per migliorare

l'efficacia e l'efficienza dei processi aziendali.

Interpellare direttamente gli imprenditori, che ogni giorno "combattono" in un contesto economico a dir poco complesso, può fornire una maggiore chiarezza

sui reali motivi dello sviluppare un sistema di gestione per la Qualità: miglioramento dell'organizzazione interna, motivazione del personale e controllo dei costi interni. Come punto di riferimento dei nostri lettori rimaniamo a vostra disposizione per avere chiarimenti su questa tematica strategica.

PARLA MARIA BASSO, AMMINISTRATORE DELEGATO DELLA AIMERI TRASPORTI DI SAVIGLIANO.

L'AZIENDA, FORTE DI UNA PLURIENNALE ESPERIENZA - È NATA NEL 1956 - SI OCCUPA AD OGGI DI TRASPORTI CARICO COMPLETO A LIVELLO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE PER CLIENTI CON NUMEROSE TIPOLOGIE DI MERCI, DALL'ALIMENTARE AI CRISTALLI, DAL SETTORE FERROVIARIO A QUELLO CARTARIO.

AIMERI TRASPORTI S.r.l.



La nostra azienda ha acquisito la certificazione di qualità nel 2002 presso l'ente DNV.

Ci siamo dotati di un Sistema di Gestione per la Qualità perché **la nostra clientela è costituita da ditte multinazionali che preferiscono operare con aziende certificate**. I grandi gruppi internazionali prediligono partner la cui struttura organizzativa e gestionale sia ben definita e impostata e le cui attività, tracciate nel tempo, siano espletate nell'ambito di procedure standardizzate. Il Sistema di Qualità è stato, quindi, una scelta obbligata. Ma a ben vedere già prima di fare richiesta per ottenere la certifi-

cazione, lavoravamo "in qualità", pur senza saperlo. Avere a che fare con gruppi come Saint-Gobain ci aveva già insegnato cosa significasse e quanto fosse importante mantenere traccia di tutte le attività aziendali.

Per cui, passare al Sistema Qualità è stato per noi davvero poco oneroso: i dipendenti erano già abituati ad annotare le mansioni programmate e svolte. Dal 2002 non abbiamo dovuto far altro che mettere per iscritto le procedure interne relative ai singoli settori aziendali e documentare in appositi report quanto svolto da carrellisti, autisti, ecc.

Due sono i vantaggi concreti che

la certificazione di qualità ci ha apportato.

Il primo, fondamentale per noi, è stato quello di **vincere sulla concorrenza**, mantenendo i contratti con le grandi multinazionali che, in caso di mancata certificazione da parte nostra, si sarebbero rivolte altrove.

Il secondo vantaggio riguarda l'organizzazione interna dell'azienda e la maggiore resa dei nostri servizi di trasporto e logistica. In particolare, il Sistema Qualità è servito a **mettere ordine nell'azienda e in tutte le fasi del trasporto**, riorganizzando settori e attività di cui prima non c'era particolare traccia, come per

esempio le manutenzioni.

Programmare la propria attività e **tenere traccia** di tutto quello che succede in azienda permette di ritrovare a distanza di tempo dati utili, come la condotta tenuta da un fornitore in una certa situazione del passato, e di **gestire meglio nel tempo le problematiche di guasti sulla strada**. Insomma, fare delle statistiche interne ci è utile per selezionare i fornitori o ad esempio per capire quali sono i mezzi che fanno registrare il maggior numero di guasti. Serve per **migliorarsi** e per **prevenire i problemi**.

Inoltre, avere procedure standard, contenenti le indicazioni per svolgere le singole funzioni e diffuse in azienda alle persone interessate, fa sì che tutti operino nello stesso modo; per cui, in caso di assenza di un dipendente, gli altri sanno come espletare una certa mansione.

Infine, il Sistema Qualità è vantaggioso nel trattamento verso i **dipendenti**: ci consente di avere un maggior controllo delle loro trasferte, di conoscere i chilometri percorsi e di ottimizzare i programmi annuali e settimanali.

Tengo, però, a precisare che, con

l'avvento della crisi globale negli ultimi tre anni, l'interesse dei nostri clienti per un "servizio in qualità" è parecchio scemato, a favore di un "servizio a basso costo" favorito dall'entrata nei nostri mercati di trasportatori dall'Est Europa, che possono permettersi costi decisamente inferiori soprattutto a scapito dei dipendenti.

Questa mutazione di interesse da parte dei clienti ha provocato e continua provocare, visto il poco controllo sull'attività nel nostro Paese di ditte estere e con "sede all'Estero", la chiusura di molte aziende italiane di trasporto.



Dr. SAVERIO NICCO

LAVORO

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

DETASSAZIONE RETRIBUZIONE DI PRODUTTIVITÀ 2013

Anche per il 2013 è stato confermato l'istituto della detassazione sulla retribuzione di produttività. Nello specifico, **saranno assoggettate ad imposta sostitutiva del 10% le somme erogate nell'anno 2013 ai lavoratori dipendenti del settore privato**. L'aliquota dell'imposta, come detto, è del 10% in luogo dell'irpef ordinaria, maggiorata delle addizionali regionali e comunale e sarà applicabile su un importo massimo annuo di 2.500 €, al netto della trattamento previdenziale. Tale importo vale per ogni singolo lavoratore, a prescindere da quanti rapporti di lavoro abbia nel corso dell'anno. La parte eccedente tale importo verrà tassata ordinariamente. I lavoratori, per poter beneficiare di tale aliquota sostitutiva, de-

vono avere un reddito da lavoro dipendente o assimilato pari al massimo a 40.000 € nel 2012, comprensivi delle somme soggette a detassazione nello stesso periodo d'imposta. Non rileva il superamento di tale soglia nell'anno in corso.

Entrando nello specifico, le somme oggetto di detassazione devono discendere da un contratto collettivo di lavoro di secondo livello, sia questo territoriale che aziendale, sottoscritto da associazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale. Ne discende, quindi, che non potranno essere assoggettate a tale imposta agevolata le somme erogate in applicazione di accordi diretti tra datore di lavoro e singolo lavoratore come anche erogazioni discendenti da

contratti collettivi nazionali di lavoro. Nel caso, invece, di aziende prive di rappresentanza sindacale interna, sarà alternativamente possibile recepire il contratto territoriale sottoscritto dalle parti sociali o sottoscrivere un contratto con una (o più) associazioni dei lavoratori presenti sul territorio. I contratti dovranno essere depositati entro trenta giorni dalla sottoscrizione presso la Direzione Territoriale del Lavoro competente con allegata autodichiarazione di conformità degli stessi al dettato del D.p.c.m. 22 gennaio 2013. Il deposito potrà essere effettuato anche attraverso posta elettronica certificata. In tal caso, la data di invio è equiparata al deposito.

La contrattazione decentrata, per poter dare adito all'applicazione dell'istituto della detassazione, deve soddisfare alcuni criteri che

di seguito andremo ad analizzare. Premettiamo che, per il 2013, il legislatore ha previsto **due possibili strade da percorrere**.

La prima comprende quelle **voci retributive che fanno espresso riferimento ad indicatori quantitativi di produttività, redditività, qualità, efficienza ed innovazione**. Si tratta di voci retributive separatamente valorizzate all'interno della contrattazione collettiva, suscettibili di variazione in relazione all'andamento dell'impresa, le quali, cioè, vadano a remunerare un apporto lavorativo finalizzato ad un miglioramento della produttività in senso lato e, quindi, anche una "efficientazione" aziendale. Queste voci retributive possono far riferimento alternativemente ad indicatori di produttività, redditività, qualità, efficienza o innovazione; ne consegue, pertanto, che ai fini dell'applicazione dell'imposta sostitutiva è sufficiente che la contrattazione collettiva preveda la correlazione ad uno solo dei menzionati indicatori (Circolare del Ministero del lavoro del 3 aprile 2013, n. 15). Si tratterà, quindi,

di importi collegati ad indicatori quantitativi, che potranno essere anche incerti nella loro corrispondenza o ammontare.

In alternativa, sarà possibile attivare l'istituto in analisi per le **voci retributive erogate in esecuzione di contratti che prevedano l'attivazione di almeno una misura in almeno tre delle seguenti aree di intervento**:

- ridefinizione dei sistemi di orari e della loro distribuzione con modelli flessibili, anche in rapporto agli investimenti, all'innovazione tecnologica e alla fluttuazione dei mercati, finalizzati ad un più efficiente utilizzo delle strutture produttive, idoneo a raggiungere gli obiettivi di produttività convenuti mediante una programmazione mensile della quantità e della collocazione oraria della prestazione;
- introduzione di una distribuzione flessibile delle ferie mediante una programmazione aziendale anche non continuativa delle giornate di ferie eccedenti le due settimane;
- adozione di misure volte a rendere compatibile l'impiego di nuove tecnologie con la tutela dei

diritti fondamentali dei lavoratori, per facilitare l'attivazione di strumenti informatici, indispensabili per lo svolgimento delle attività lavorative;

- attivazione di interventi in materia di fungibilità delle mansioni e di integrazione delle competenze, anche funzionali a processi di innovazione tecnologica.

In tale secondo caso, l'applicabilità è possibile solamente se i contratti stipulati prevedono l'attivazione congiunta di almeno una misura in almeno tre aree di intervento.

Da ultimo, merita evidenziare come, a livello interconfederale, le associazioni datoriali e dei lavoratori si siano attivate per emanare le linee guida per l'attivazione di questo importante strumento di stimolo alla produttività del personale in forza in azienda. Le aziende del settore autotrasporto, oltre a poter sottoscrivere accordi a livello aziendale, potranno attendere la stipula degli accordi territoriali, in linea con i fac-simili proposti a livello interconfederale per i vari settori: industria, artigianato e piccola e media impresa.

ALPISERVICE

Il nostro impegno, il Vostro successo

- ✓ Vendita ricambi Assistenza
- ✓ Servizio Renault Trucks 24/7
- ✓ Punto rosso Renault Trucks
- ✓ Riparazioni con Garanzia
- ✓ Servizio Garanzia

- ✓ Bollino Blu
- ✓ Passo tachigrafo
- ✓ Tachigrafo digitale
- ✓ Servizio revisioni
- ✓ Lavorazione rimorchi
- ✓ Assetti



Focus: qui Piemonte

Pneumatici, al via controlli della Polizia In tutta la Regione, in sinergia con Assogomme



Essendo l'unico punto di contatto tra veicolo e suo, gli pneumatici influiscono in maniera determinante sulla sicurezza stradale. Per questo, la Polizia Stradale effettuerà anche quest'anno **controlli specifici sull'intero territorio regionale per verificarne le condizioni**.

Propedeutico ai controlli, si è tenuto lo scorso 5 giugno a Torino un corso tecnico sugli pneumatici, organizzato da Assogomma, l'associazione nazionale delle imprese che trattano gomma, cavi elettrici e affini. Vi hanno partecipato oltre trenta agenti delle For-

ze dell'Ordine, provenienti da tutto il Compartimento Piemonte - Valle d'Aosta, ai quali sono state illustrate le ultime novità inerenti l'omologazione e le marcature riportate sul fianco delle gomme.

"La nostra attenzione - ha dichiarato Franco Fabbri, Dirigente della Sezione Polizia Stradale di Cuneo - è sempre massima e proprio per questo, periodicamente, è importante formare il personale affinché i nostri Agenti non sottovalutino l'importanza della manutenzione del veicolo, di cui gli pneumatici sono certamente un elemento strategico per la sicurezza".

Negli ultimi dieci anni la Polizia Stradale ha effettuato circa 100.000 controlli specifici sulle gomme degli autoveicoli, riscontrando nel 15% dei casi non conformità di diversa natura (pneumatici danneggiati o non conformi alla carta

di circolazione).

Al termine dei controlli 2013, i dati rilevati verranno analizzati in collaborazione con il Politecnico di Torino e se ne ricaveranno utili informazioni per le raccomandazioni in vista degli esodi estivi.



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

Trasporto pulito, Torino si accorda con Genova e Milano

Le città avvieranno azioni coordinate

Un accordo a tre per dare vita ad un percorso condiviso verso la cosiddetta "smart city", un modello di città basato sull'ecocompatibilità e sul risparmio energetico, per quanto concerne trasporti, viabilità e infrastrutture. È quanto hanno sancito

il 30 maggio scorso i Comuni di Torino, Genova e Milano. Il documento, un Protocollo d'intesa per coordinare azioni comuni, è stato firmato nel capoluogo piemontese in occasione degli **Smart City Days**, tre settimane di eventi realizzati dalla Città di Torino e dedicati alle buone pratiche pos-

sibili per ridurre il consumo delle risorse e migliorare la qualità della vita. L'obiettivo del Protocollo è di avviare una cooperazione interregionale volta a favorire il **trasporto pubblico e logistico a basso impatto ambientale**, a progettare azioni di mobilità sostenibile e a ridurre gli sprechi ener-

getici.

Il Protocollo, ha dichiarato Enzo Lavolta, Assessore all'Innovazione, all'Ambiente e ai Lavori pubblici di Torino, "consentirà di non replicare errori e di sostenere soltanto i progetti virtuosi nel campo della mobilità elettrica e del trasporto pulito".

Focus: qui Liguria

Statale Val Trebbia (GE)

Presentato il progetto di ammodernamento

Lo scorso 29 maggio l'Anas ha presentato, presso il Comune di Torriglia (GE), il progetto per l'ammodernamento della Strada Statale 45 "Val Trebbia".

Hanno preso parte all'incontro l'Amministratore Unico dell'Anas Pietro Ciucci, il Presidente della Regione Liguria Claudio Burlando, l'Assessore alle Infrastrutture e allo Sviluppo Economico Raffaella Paita, il Commissario Straordinario della Provincia di Genova Giuseppe Piero Fossati e i Sindaci della

Val Trebbia.

La Statale 45 rappresenta il **collegamento di Genova con il proprio entroterra e con la provincia di Piacenza**. L'Anas ha sviluppato un progetto preliminare, in accordo con la Regione Liguria e gli Enti locali, per ammodernarne un tratto significativo, quello compreso tra Costafontana e Montebruno, in provincia di Genova.

La linea optata dall'Anas è quella di **effettuare interventi di adeguamento in sede piuttosto che costruire varianti, al fine di con-**

tenere i costi laddove possibile.

Il progetto riguarda complessivamente 2.850 metri di tratta stradale ed è suddiviso in un primo lotto funzionale di circa 800 metri e in un secondo lotto di 2.050 metri.

Sono previsti **sei nuovi viadotti, due nuove gallerie e sei nuove intersezioni e innesti** per il collegamento a frazioni e agglomerati, oltre a opere minori di regimentazione idraulica e adeguamento delle protezioni marginali.

Il costo complessivo di tali interventi ammon-

ta a circa **40 milioni di euro**. L'Anas ha inserito nel Contratto di Programma per il 2013 la richiesta di finanziamento del I lotto per un importo di 10 milioni di euro e conta di approvare il progetto esecutivo entro il 2013, in modo da appaltare i lavori del I lotto entro il primo semestre del 2014.

Il tempo previsto per la realizzazione del I lotto, in cui rientra la realizzazione della galleria naturale Costafontana e del viadotto Costafontana, è di 26 mesi dalla consegna dei lavori.



Intermodalità, logistica e competitività

Se ne discuterà a Genova il 20 giugno

Il prossimo 20 giugno, a Genova, avrà luogo un interessante **convegno** sui temi dell'intermodalità, della logistica e dell'innovazione tecnologica.

La conferenza è organizzata dal **Centro di Ricerca Trasporti dell'Università degli Studi di Genova** (CIRT), in collaborazione con l'Autorità portuale di Genova e il Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI).

I lavori, che occuperanno l'intera giornata, si svolgeranno presso Palazzo San Giorgio, nella

Sala del Capitano. Alle ore 9 avrà inizio la prima sessione, dal titolo "Nord-Ovest, piattaforma intermodale fra Italia ed Europa". Alle 14.30 comincerà la seconda sessione, dedicata a "Logistica, innovazione tecnologica e competitività".

Saranno numerosi gli operatori del settore e i rappresentanti delle Istituzioni che presenzieranno al convegno. Interverranno, tra i molti:

- il Presidente dell'Autorità Portuale di Genova, nonché Presidente di

Assoporti, Luigi Merlo;

- il Consigliere del Ministro dei Trasporti, Bartolomeo Giachino;

- l'Assessore alle Infrastrutture della Regione Liguria, Raffaella Paita;

- un rappresentante della Regione Lombardia;

- l'Assessore per Infrastrutture, Trasporti, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte, Barbara Bonino;

- il Presidente dell'Unione Interporti Riuni-

ti, Alessandro Ricci;

- il Presidente del Consiglio Nazionale Spedizionieri Doganali, Giovanni De Mari;

- l'Assessore per Infrastrutture, Trasporti e Mobilità del Comune di Torino, Claudio Lubatti.

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

**CONTATTATE LA NOSTRA
REDAZIONE!**

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

SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



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

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

Via Fiume, 34 - 18038 SANREMO (IM)

Tel. 0184.50.15.60 - Fax 0184.54.16.66

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

Focus: qui Emilia-Romagna



Metano, più distributori in autostrada Raggiunto accordo Aiscat-Regione

Più metano in autostrada. Ne ha bisogno la rete autostradale regionale, in cui lo erogano solo 9 dei 36 distributori presenti e nessuno sull'A1 Bologna-Firenze.

Da qui, la firma di un accordo - lo scorso 3 giugno a Bologna - per sviluppare la rete di distributori di metano per autotrasporto, che è stato raggiunto da compagnie petrolifere, Aiscat (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), Legambiente e la Regione Emilia-Romagna, cui si aggiungo-

no Liguria, Lombardia e Piemonte.

Il potenziamento della rete di impianti a metano era in un documento della Conferenza delle Regioni. Secondo l'intesa, l'apertura di nuovi punti di rifornimento non avverrà attraverso contributi economici, ma con un libero accordo tra compagnie petrolifere e concessionarie di autostrade.

Le Regioni si impegnano, senza oneri di bilancio, a favorire soluzioni celeri di eventuali problematiche nell'approvazione degli impianti di metano e ad informare

se si rendessero disponibili risorse.

Le società petrolifere si impegnano a potenziare le aree di servizio con il metano e le concessionarie autostradali a prevedere, per l'affida-

mento futuro di aree di servizio, che si installino anche gli impianti a metano.

Aiscat, infine, promuoverà verso i propri associati lo sviluppo della rete di metano.



Reggio Emilia, tangenziale nord Pronto il progetto per l'ultimo tratto mancante

Un significativo passo in avanti nell'iter progettuale per la realizzazione completa della tangenziale nord di Reggio Emilia. Così Ugo Ferrari, Vicesindaco con delega alle Infrastrutture, ha salutato l'approvazione del progetto definitivo dell'ultimo tratto man-

cante, a nord della città, **da San Prospero Strinati fino a Corte Tegge**.

Il progetto, redatto dal Comune di Reggio Emilia in base agli accordi sottoscritti con l'Anas, prevede un tratto stradale lungo circa **6 chilometri**, prevalentemente a quattro corsie (due per senso di marcia), con un

nuovo ponte sul Crostolo e due svincoli. La realizzazione dell'intervento completerà il sistema delle tangenziali intorno alla città e costituirà un tratto importante della nuova Via Emilia bis.

Il progetto, ora trasmesso all'Anas - soggetto titolare del procedimento di appalto, nonché

proprietario e gestore dell'opera - per l'approvazione tecnica, sarà finanziato tramite l'inserimento nell'Accordo di programma per mezzo del quale il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) provvede a finanziare i progetti considerati prioritari.

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.

Veicoli Lavoro segueci su   

Camion - Furgoni - Gru - Carrelli - Edilizia - Movimento Terra - Mezzi Agricoli
www.motoricampertrucks.com

JUNGHEINRICH
Machines. Ideas. Solutions.

Carrello elevatore
termico con
trasmissione idrostatica
modello VFD 540s-550s
800 368485

OFFICINE BRENNERO
045 8631276

Iveco AS 440545
trattore
giugno 2011
cambio manuale
km. 170.000
trattative riservate

STEFANELLI
335 7385008

Iveco Stralis
AT190631FR, 2007
motore 310cv, euro 4
km. 100.000, pass
6300, furgoncino
in lega leggera
dimensioni varie
mm 8,40 x 2,50
altezza mm 2,70
trattative in sede
www.stefanelli-spa.it

VERCOM VERONESE
telefono **0425 601933**
[www.vercomsr.it
!\[\]\(b429a63e41c4330a6b4db9bc6268fd87_img.jpg\)](http://www.vercomsr.it)

MIRANDOLA
ISUZU **0422 220111**
DAF CF 85.480, 2006
euro 3, cambio manuale
16 marce, interarder
ADR, clima da fermo
km. 690.000, iniettori
nuovi, gommato
Michelin, cerchi
in lega - info in sede

GARELLI
0141 448620

Iveco Trakker
AD360T28, 8x4
marzo 2007
ribaltabile
cambio di 16 marce
prorogato
secondo basculante
distanza km. 7.600
Rende di Bari

MAC **0172 89017**
2000 SRL

Blow Knox BK 171 8WD
luglio 2000
lunghezza 2,30 - 4,80
larghezza - trattativa in sede

B.T.V. TRUCK **0545 71009**

VOLVO FH12
2004, con recorder
navale con disp.
marconi, Gammaring
da km. 215
ottimo condizionale

ROMANA DIESEL **06 2257381**

New Holland
W170B
anno 2008
ore 2200
trattativa
riservata

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 ideali al ricovero e
alla lavorazione sui mezzi con motrice rimorchio*



*Magazzino interno
con vetri originali*



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

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

FOSSANO: Via Torino, 42
Tel. 0172.64.66.06

MONDOVI: Via Del Vecchio, 1
Tel. 0174.55.14.31

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

MANTA DI SALUZZO: SS Laghi di Avigliana
Tel. 0175.87.975

RINNOVO ASSICURATIVO RCA

**GIUGNO 2013,
PERIODO DI RINNOVI ASSICURATIVI**

**PER COMBATTERE LA CRISI
NUOVA CONVENZIONE ASSICURATIVA**



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

Per questo, la cooperativa **IMPRENDITORI & PROFESSIONISTI (I&P)**, presentandosi come gruppo d'acquisto e forte di una decennale esperienza con le compagnie, si impegna quotidianamente a ricercare le tariffe più competitive sul mercato.

Grazie a nuove aperture contrattuali e convenzioni ottenute con diverse compagnie assicurative, è oggi in grado di offrire ai propri soci soluzioni estremamente favorevoli e competitive.

**SE LA POLIZZA ASSICURATIVA DEI VOSTRI VEICOLI È IN PROSSIMITÀ DI SCADENZA,
COMPILATE IL COUPON SOTTOSTANTE E INVIATELO ALLO STAFF I&P:
OTTERRETE IN BREVE TEMPO UN PREVENTIVO PERSONALIZZATO**

**INVIARE VIA FAX AL NUMERO 0171.426964
O VIA E-MAIL A info@imprenditorieprofessionisti.it**

Ragione sociale

Città e provincia Tel.....

Fax E-mail.....

[illegible]