



TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com

Anno XV - Numero 5/2013

INTERMODALITÀ

Un treno che non possiamo perdere!

IN PRIMO PIANO



Quote Albo 2014, nessuna variazione rispetto al 2013

pagina 4



Fondi auto-trasporto, rimborso accise e riforma Albo: le novità 2014

pagina 9



Intervista al Sottosegretario Rocco Girlanda e al Ministro Lupi

pagina 14



Tavola rotonda di ASSOTRASPORTI sul trasporto intermodale

pagina 17



Capacità finanziaria e RC professionale: cosa serve sapere

pagina 33



Dal territorio. Focus Piemonte, Liguria, Puglia

pagina 36



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





SOMMARIO

3. EDITORIALE

4. AUTOTRASPORTO 360°

9. NORME E ISTITUZIONI

14. L'INTERVISTA

17. EVENTI

23. LA TUA VOCE

27. SICUREZZA STRADALE

29. CONSULENTI

29. **Pratiche auto**

29. **L'opinione**

30. **Legale**

31. **Lavoro**

33. **Assicurazioni**

34. **Fisco**

35. **Qualità trasporti**

36. DAL TERRITORIO

36. **Qui Piemonte**

37. **Qui Liguria**

39. **Qui Puglia**

NUMERO 5 - 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, Angelo De Santis,
Massimo Leuci, Saverio Nicco,
Giuliano Latuga, Giorgio Pasetti,
Aurelio Prisco, Giancarlo Tavella

Amministrazione
Ilaria Ponzo, Marcella Farina

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

Pubblicità
Tel. 0171/412816
info@dgconsulting.it

Stampa
Tipolitografia Europa - Cuneo

EDITORIALE

Fabio Rubero



LA QUESTIONE RAPPRESENTATIVITÀ

Scrivo queste righe nelle ore in cui l'Italia vive uno sciopero generale che vede coinvolti anche gli autotrasportatori. Le associazioni, però, come sempre non giungono unite al fermo. Unatras ed Anita, ad esempio, hanno proclamato il fermo salvo poi revocarlo a fronte di un protocollo di intesa siglato con il Governo. Trasportounito, invece, sta coordinando il fermo messo in atto, oltre che dalla stessa Trasportounito, da alcune associazioni siciliane insieme alle quali sta organizzando presidi di protesta che vedono anche la partecipazione di rappresentanti di altre categorie professionali. Da parte sua, il Governo definisce ingiustificato lo sciopero, non avendo sul tavolo, riferisce il ministro Lupi, alcuna richiesta da parte di associazioni rimasta inevasa.

Assotrasporti, invece, evidenzia che le difficoltà e i problemi degli autotrasportatori sono vitali e rimangono. Non ha aderito al fermo, ma ha espresso solidarietà alle aziende di ogni settore, autotrasporto in pri-

mis, che da anni convivono con una profonda crisi che l'associazione non ritiene risolta né da un accordo fra sindacati e Governo né da uno sciopero. C'è bisogno, secondo l'associazione, di proposte concrete che dovrebbero scaturire da chi governa; dunque per sopperire a quella che definisce "carenza di soluzioni", Assotrasporti sta portando avanti un'attenta analisi dei lavori parlamentari da un lato e delle esigenze degli autotrasportatori dall'altro dando loro voce verso le istituzioni. Il quadro, dunque, è piuttosto complesso e frastagliato e le maggiori associazioni di categoria paiono lontane dai propri associati. Si intravede una spaccatura tra base e vertici, con la prima che sembra sempre più insofferente nei confronti di chi dovrebbe rappresentarla e i vertici che paiono impotenti nel tentativo di risolverne i problemi. Esiste, insomma, una vera e propria "questione rappresentatività". Riuscirà la modifica dell'Albo dell'Autotrasporto a risolverla? Buon Natale!



Francesca Vinai

Quote Albo Autotrasportatori 2014

Nessuna variazione rispetto al 2013

Il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, con delibera n. 20 dello scorso 23 ottobre, ha stabilito l'entità delle quote di iscrizione all'Albo per il 2014 che le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi dovranno pagare entro la fine dell'anno.

La nota positiva è che non si prevede **alcun aumento per il 2014**, dopo quello, di circa 10 euro, dello scorso anno (quando si era passati dai 20,66 euro di quota fissa 2012 ai 30 euro del 2013). Dunque, **resta pari a 30 euro la quota fissa di iscrizione**, da versare indipendentemente dalla dimensione numerica del parco mezzi o dal tonnellaggio dei veicoli con cui le imprese operano.

Rimangono **invariate anche le parti aggiuntive della quota**, relative al parco veicolare e alla capacità di carico dei veicoli in dotazione, per i mezzi superiori a 6 tonnellate di massa complessiva, di cui trovate nelle tabelle sottostanti gli esatti importi.

Infine, non ci sono variazioni rispetto al 2013 quanto alle modalità di pagamento: come già lo scorso anno, la quota non potrà essere pagata con bollettino

postale o bonifico bancario, ma soltanto per via telematica.

Le imprese di autotrasporto dovranno versare il contributo **tramite carta di credito Visa, Mastercard, Postepay o BancoPosta**, collegandosi al sito internet dell'Albo, alla pagina <http://servizi.alboautotrasporto.it>.

Il termine ultimo di pagamento è fissato al **31 dicembre 2013**.

Le aziende che si saranno iscritte entro quella data dovranno conservare **prova dell'avvenuto pagamento** per consentire al Comitato Centrale dell'Albo o alle competenti strutture provinciali di effettuare gli accertamenti necessari.



CAPACITÀ DI CARICO	IMPORTO
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva tra 6,001 ed 11,5 ton, nonché per ogni trattore con peso rimorchiabile da 6,001 ad 11,5 ton	5,16 €
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva tra 11,501 e 26 ton, nonché per ogni trattore con peso rimorchiabile da 11,501 a 26 ton	7,75 €
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva superiore a 26 ton, nonché per ogni trattore con peso rimorchiabile oltre 26 ton	10,33 €

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

Rialzo dell'IVA al 22%

Aumentano anche le spese per l'autotrasporto

Con l'aumento dell'IVA dal 21 al 22%, a partire dal 1° ottobre 2013, si sono registrati rincari diffusi di beni e servizi che hanno colpito anche il settore dell'autotrasporto. I rialzi più gravosi conseguenti al ritocco dell'IVA riguardano, come prevedibile, il carburante e i pedaggi autostradali.

Precisiamo che l'incremento dell'aliquota ordinaria di un punto percentuale non accresce necessariamente dell'1% le tariffe di circolazione sulle strade soggette a pedaggio del nostro Paese. Infatti, il pedaggio effettivamente pagato può restare invariato o aumentare di più o di meno rispetto al predetto incremento dell'aliquota IVA. La ragione? I gestori delle tratte autostradali, sulla base di un Decreto Interministeriale del 2001, hanno applicato l'arrotondamento delle tariffe per eccesso o per difetto ai dieci centesimi di euro (si veda il **box a fianco**).

Il costo dei pedaggi

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 10440/28/133 del 12 novembre 2001 prevede **l'arrotondamento automatico degli importi dei pedaggi**:

- **se la cifra finale del pedaggio non supera i 5 centesimi di euro**, il prezzo deve essere arrotondato per difetto a **zero centesimi**;
- **oltre i 5 centesimi** il prezzo subisce l'arrotondamento per eccesso a **10 centesimi**.

Vediamo un **esempio pratico**.

Su una certa tratta della nostra rete autostradale, prima del 1° ottobre 2013, il pedaggio arrivava 1,05 euro. Dunque, per percorrere quella tratta si spendeva soltanto 1 euro per via dell'arrotondamento per difetto.

In seguito all'aumento dell'IVA dell'1% il prezzo è salito a 1,06 euro. Dovendo arrotondare in questo caso per eccesso, il gestore ha applicato una tariffa pari a 1,10 euro.

In altre parole, con il rialzo di un punto percentuale dell'IVA, percorrere quella tratta autostradale dopo il 1° ottobre è diventato **più caro non dell'1% ma ben del 10%**!



MONTE BIANCO E FREJUS

Sono in vigore dal 1° ottobre 2013 **nuove tariffe applicate al pedaggio** per tutti i veicoli che utilizzano i trafori del Monte Bianco e del Frejus **dal lato italiano**. Restano, invece, invariate le tariffe di pedaggio sul lato francese.

Su trasportonotizie.com trovate le tabelle con le nuove tariffe di pedaggio



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

Trasporto merci “pulito” in città

Firmato il Protocollo di Torino, modello italiano

Nel panorama delle grandi città italiane, **Torino si distingue per offrire un modello unico di governance nell'ambito della logistica urbana delle merci.**

Ricordiamo che il 27 settembre 2012 il Capoluogo piemontese aveva firmato, insieme con Milano e Napoli, un Accordo di Programma con il Ministero dei Trasporti, volto ad attuare un piano d'azione per l'efficientamento della distribuzione delle merci nelle grandi aree urbane e metropolitane del Paese.

Esattamente un anno dopo, il 27 settembre 2013, il Comune di Torino ha stipulato un **Protocollo di intesa** con la Camera di Commercio e le associazioni provinciali di artigianato, trasporto e industria, per rendere la consegna cittadina delle merci sostenibile a livello economico, ambientale e sociale.

“Siamo i primi in Italia - ha commentato Claudio Lubatti, Assessore torinese alla viabilità e ai trasporti - ad essere riusciti a concordare con tutti i soggetti che si occupano a vario titolo di logistica merci **un testo che annuncia iniziative concrete sulla consegna organizzata e pulita nella città.** La Città di Torino ha cambiato il suo atteggiamento da impositore di regole restrittive a facilitatore per chi si adegua alle basse emissioni e all'impatto ambientale zero”.

Il Protocollo, di durata quinquennale, prevede la **sostituzione progressiva**

degli automezzi adibiti al trasporto merci maggiormente inquinanti, anche attraverso lo stanziamento o il reperimento da parte del Comune di incentivi al rinnovo del parco veicolare.

Dal 1° aprile 2014 il Comune rilascerà contrassegni di circolazione nelle zone a traffico limitato (ZTL) per i veicoli commerciali leggeri Euro 3 ed Euro 4 che consegnano e ritirano merci. Si tratta, però, di permessi provvisori: **per i mezzi con motori di categoria Euro 3 o inferiore scatterà il divieto di accesso nelle ZTL il 1° dicembre 2014, per i mezzi Euro 4 il 1° dicembre 2017.**

Il Protocollo prevede, poi, una serie di agevolazioni - le cosiddette “misure di premialità” - cui possono accedere spedizionieri, corrieri, padroncini, ecc. che utilizzano veicoli ecocompatibili (GPL, metano, ibrido, elettrici, biometano, biocombustibili, idrogeno, bimodali con funzionamento in elettrico, bifuel benzina metano, diesel metano, benzina GPL) o conformi almeno alle norme Euro 5, con massa totale a terra minore o uguale a 70 quintali ed aventi sagoma equivalente a quella del corrispondente veicolo da 35 quintali. Devono, inoltre, utilizzare dispositivi telematici di localizzazione dei veicoli.

Le “**misure di premialità**” cui hanno diritto gli operatori di trasporto in possesso dei suddetti requisiti sono:

- l'allargamento della finestra oraria di

“L'approccio inclusivo verso gli stakeholder dimostra ancora una volta che la filosofia delle smart cities è vincente.

Ora ognuno deve assumersi le proprie responsabilità, non possiamo permetterci che le nuove risorse economiche europee dedicate alle città smart non ricadano su quanto di innovativo si sta realizzando a Torino”.

È quanto ci dice l'Ass. Lubatti all'indomani della firma del Protocollo di Torino



accesso in ZTL Centrale;

- la gratuità del costo dei contrassegni per la circolazione in ZTL Centrale per i primi due anni;
- l'utilizzo di specifiche aree di carico e scarico in ZTL Centrale;
- l'utilizzo di corsie di transito destinate all'accesso in città dei veicoli impiegati nella distribuzione urbana delle merci.

Autorità Trasporti, le ultime novità

Sito web, ultime nomine e selezione del personale

Sta entrando a regime l'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, da poco installata presso la sede “Lingotto” del Politecnico di Torino.

Dallo scorso 25 novembre è operativo il sito web dell'Autorità (sebbene ancora parzialmente in costruzione), www.autorita-trasporti.it, che fornisce

informazioni inerenti il ruolo e i finanziamenti dell'Autorità, la normativa che ne è alla base, la struttura organizzativa e i componenti dei suoi organi.

A proposito di organi, lo scorso 20 novembre è stato fatto un ulteriore passo avanti nella costruzione dell'Autorità, con la costituzione del Collegio dei Revisori. In carica per tre anni, il Collegio

è presieduto dal Presidente Giuseppe Salvatore Larosa e costituito dal Prof. Luigi Puddu dell'Università di Torino e dal Dott. Andrea Vassallo, del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

A breve inizierà anche la selezione del personale. Sul sito web dell'Autorità dei Trasporti, infatti, sarà pubblicato l'avviso pubblico di selezione del perso-

nale che l'Autorità recluterà in posizione di comando da altre amministrazioni.



Sen. Esposito: "polemiche inutili intorno all'Authority"

Noi di TN - TRASPORTONOTIZIE **abbiamo incontrato il Senatore Stefano Esposito, Vicepresidente della 8ª Commissione Lavori Pubblici in Senato.** Gli abbiamo chiesto cosa pensa delle **nomine ai vertici della Authority dei Trasporti** (nella foto a fianco, il Presidente Andrea Camanzi, al centro, con i componenti Mario Valducci e Barbara Marinali), **che molti giudicano poco adatte ad un'Autorità di regolazione che si professa politicamente indipendente.**

"Io non sono per la polemica facile", ci risponde il Senatore, che spiega: "L'On. Valducci, che pure non è della mia parte politica, è stato per molti anni Presidente della IX Commissione Trasporti alla Camera ed è molto competente. Le altre nomine, poi, non sono politiche. Il Presidente dell'Authority Camanzi, ad esempio, viene dall'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture".

E conclude: **"Io preferirei giudicarli su quello che fanno piuttosto che sulla presunta provenienza 'politica'.** Purtroppo il nostro è un Paese che, non avendo voglia di occuparsi del merito, si occupa del metodo, ma ci si occupa del metodo quando non si hanno argomenti seri di cui occuparsi".

Ecotassa sui TIR in Francia sospesa fino al 2015

Dopo la rivolta della categoria, più vicina la soppressione

È stata sospesa almeno per tutto il 2014 la tassa sui veicoli per il trasporto merci di massa complessiva superiore alle 3,5 tonnellate, francesi e stranieri.

È l'ennesima svolta del caso, decisa da una vera e propria sollevazione nazionale degli autotrasportatori.

Ripercorriamo in breve i punti chiave della vicenda.

L'avvio del nuovo sistema di tassazione - nato per ridurre l'impatto ambientale del trasporto stradale, disincentivando i viaggi a vuoto e razionalizzando il trasporto su gomma sulle brevi e medie distanze - era **originariamente fissato al 20 luglio 2013.**

Era **poi slittato al 1° ottobre** per consentire agli operatori del trasporto di completare le pratiche di registrazione. Infatti, l'applicazione dell'imposta necessita di un complesso sistema di registrazione a carico delle aziende che trasporteranno merci in Francia. Queste ultime devono, inoltre, dotare i propri automezzi di un apposito dispositivo di bordo per la geo-

localizzazione e il pagamento telematico delle tariffe.

In vista dell'entrata in vigore il 1° ottobre, erano stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale francese i valori della nuova Ecotassa. Erano già anche stati pubblicati gli aumenti tariffari - del 10% - che sarebbero dovuti scattare il prossimo

capire l'applicabilità della nuova imposizione **dal 1° ottobre 2013 al 1° gennaio 2014,** al fine di garantire un'implementazione ottimale del sistema di pedaggiamento per i TIR.

Ancora una volta, però, Parigi ha fatto marcia indietro, questa volta in risposta ad **un'ondata di protesta esplosa in tutta la Francia.**

Gli autotrasportatori francesi non hanno certo gradito la nuova imposizione ("L'éco-taxi, la mort du transport") e l'hanno contrastata organizzando il 16 novembre scorso una serie di manifestazioni che hanno bloccato il Paese con lunghi cortei sulle autostrade e all'ingresso delle principali città.

Vista la massiccia partecipazione della categoria - vi

hanno partecipato oltre 2000 mezzi pesanti, 4000 secondo gli organizzatori - **l'Esecutivo ha congelato l'entrata in vigore della famigerata ecotassa per tutto il prossimo anno.** Sempre che non valuti la **definitiva soppressione** dell'imposta.



anno.

Ma a settembre, a poche settimane dall'avvio del sistema, i camion registrati e debitamente equipaggiati risultavano in numero di molto inferiore a quello stimato dalle autorità francesi. Da qui la decisione del Governo francese di post-

RCA, rinnovi assicurativi

I 15 giorni post-scadenza sono a carico della compagnia

La fine dell'anno è da sempre un periodo di calcoli, pagamenti e... rinnovi assicurativi.

Ne approfittiamo per darvi qualche informazione utile sulla durata della copertura assicurativa dei vostri automezzi. Vi ricordate la questione dei 15 giorni di copertura post-scadenza?

Ripercorriamo in breve le modifiche normative introdotte nell'ultimo anno.

Il Decreto Sviluppo (Decreto-Legge 179/2012) ha riformato il Codice delle Assicurazioni Private (Decreto Legislativo 209/2005), inserendovi l'articolo 170 bis, il quale **definisce annuale la durata massima di un contratto di assicurazione RCA e nega la possibilità del tacito rinnovo**.

Dunque, oltre a risolversi allo scadere dell'anno, un contratto assicurativo RC auto non può essere automaticamente prorogato, dovendosene stipulare uno nuovo con la medesima compagnia o con una diversa.

Inoltre, il Decreto Sviluppo in un primo momento aveva annullato la tolleranza dei 15 giorni successivi alla scadenza per il pagamento del premio assicurativo. Tale norma, però, ha avuto vita breve.

La versione definitiva del Decreto, divenuta Legge nel dicembre 2012, mantiene la copertura assicurativa nei 15 giorni successivi alla scadenza del contratto. In altre parole, **la circolazione di veicoli con contrassegno assicurativo scadu-**

to, nei 15 giorni successivi alla scadenza del contratto RCA, non è sanzionabile.

Il dubbio che era subito sorto - di cui vi avevamo parlato sul TN Gennaio-Febbraio 2013 - riguarda l'eventualità di incorrere in **sinistri nelle due settimane successive alla scadenza della polizza**: in tal caso la copertura è garantita solo a condizione che il rinnovo sia poi effettuato con la stessa compagnia o anche stipulando una nuova polizza con altra compagnia?

La risposta l'ha data il Ministero dell'Interno in una circolare del febbraio scorso.

È stato precisato che **la compagnia assicurativa è tenuta** - oltre che ad avvisare il contraente della scadenza del contratto con preavviso di almeno 30 giorni - **a mantenere operante la garanzia prestata con il contratto assicurativo scaduto fino all'effetto della nuova polizza**, ossia fino al quindicesimo giorno successivo alla scadenza del contratto stesso. Il tutto, indipendentemente dal fatto che si rinnovi o meno il contratto con quella compagnia.

Di fatto, **il contratto di assicurazione RCA viene ad avere una durata di un anno più 15 giorni**.

ASSOTRASPORTI, in collaborazione con il Consorzio
InsiemeDiPiù, è oggi in grado di offrire

**a tutte le Aziende proprietarie di almeno tre veicoli a motore
un libro matricola dedicato, a condizioni di sicuro interesse.**

Contattateci al numero 348.8827231:

**il nostro personale dedicato vi indicherà la documentazione
da produrre per procedere alla quotazione e, se di interesse,
alla definitiva attivazione della copertura assicurativa!**



Consorzio IDP



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

Fondi per l'autotrasporto 2014

Stanziati 330 milioni, -17,5% rispetto al 2013

Al momento di andare in stampa è in corso di esame alla Camera dei Deputati la cosiddetta "Legge di Stabilità 2014", ossia la Legge Finanziaria che costituirà con la Legge di Bilancio 2014-2016 la manovra di finanza pubblica per il prossimo triennio.

Il Senato ha già vagliato e approvato il Disegno di Legge di Stabilità, che contiene provvedimenti di rilievo per l'autotrasporto, a cominciare dai fondi che saranno erogati nel 2014 alle aziende del comparto.

La Legge di Stabilità, così come approvata dal Senato, al comma 9 dell'articolo 4 autorizza la spesa di 330 milioni di euro per il 2014 ai fini della realizzazione di interventi in favore del settore dell'autotrasporto. Si precisa che sarà il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, a definire il riparto di tali risorse.

I fondi pubblici alle aziende di autotrasporto diminuiscono, dunque, del 17,5% rispetto a quelli del 2013, quantificati in 400 milioni di euro.

Si tratta di 70 milioni di euro in meno. Una cifra che, con riferimento ai fondi

stanziati per l'anno in corso, sarebbe capace di coprire il sostegno agli investimenti nel settore, il rimborso della quota di Servizio Sanitario Nazionale sulle polizze RCA e la riduzione del tasso di premio Inail. Questi tre capitoli di spesa, infatti, per il 2013 ammontano in totale a 62 milioni di euro.

Tuttavia, come ha rimarcato il Presidente della 8ª Commissione Lavori Pubblici in Senato, Altero Matteoli, se si considera la difficile situazione economico-finanziaria in cui versa lo Stato, "nel disegno di legge di stabilità è già stato fatto uno sforzo importante" a sostegno della categoria.

Il Senatore Marco Filippi, tuttavia, nel corso della discussione del Disegno di Legge in sede di Commissione Lavori Pubblici, ha osservato che 330 milioni di euro per l'autotrasporto "sono solo una parte delle risorse che sarebbero necessarie per risollevare il sistema. Occorre considerare, inoltre, che quei fondi vanno solo in minima parte agli autotrasportatori, dovendo remunerare anche gli altri partecipanti alla catena logistica".

Un intervento di grande rilievo per risollevare il settore, secondo il Sen. Filippi,

Aiuti al settore, perché?



Sono in molti a ritenere superato il sistema degli aiuti "a pioggia" destinati ogni anno al comparto dell'autotrasporto.

D'altronde, come ha ricordato il **Sen. Altero Matteoli, Presidente della Commissione Lavori Pubblici al Senato**, "il sistema dell'autotrasporto italiano è diverso da quello altri Paesi europei, essendo articolato in una miriade di piccole e piccolissime aziende, i cosiddetti **padroncini**. Ciò ha condotto negli anni ad una spietata concorrenza al ribasso, che ha compresso i margini di guadagno delle aziende, determinando la necessità di un sostegno dello Stato all'intero comparto".

L'importanza di sostenere economicamente il settore dipende dal fatto che "la stragrande maggioranza delle merci nel Paese - constata Matteoli - viaggia su gomma, e quindi **un blocco del settore, ad esempio per scioperi o altri problemi, determinerebbe la paralisi dell'economia, come è avvenuto più volte in passato**".



sarebbe "limitare le cessioni dei contratti in 'subvenzione', ossia dei sub-contratti di trasporto: attualmente, infatti, con quel sistema si crea una serie di passaggi da un'azienda di trasporto all'altra, che finisce per alterare il mercato a scapito dell'efficienza".

"A ciò - prosegue il Senatore - si lega la mancanza della responsabilità in solido tra committente e vettore del trasporto, che riguarda non solo il settore dell'autotrasporto ma, ad esempio, anche quello postale. Ne deriva una catena di appalti e subappalti dove gli ispettori

del lavoro hanno riscontrato varie irregolarità, come forme diffuse di lavoro in nero, sollecitando proprio l'introduzione della responsabilità in solido".

Il Disegno di Legge è ora allo studio della Camera, che voterà il testo definitivo della Stabilità entro il 20 dicembre.

Rimborso delle accise sul gasolio

Scampato il taglio nel 2014

Il Disegno di Legge di Stabilità all'esame della Camera, di cui vi abbiamo parlato nell'articolo precedente con riferimento ai fondi 2014 per l'autotrasporto, contiene anche una previsione normativa relativa al rimborso delle accise sul gasolio cui le aziende di autotrasporto potranno accedere il prossimo anno.

Il testo della Legge di Stabilità originariamente stilato prevedeva la riduzione dei crediti di imposta, tra i quali il recupero delle accise sul carburante.

Viste le proteste di molte associazioni di autotrasportatori, l'On. **Rocco Girlanda**, Sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti con delega all'autotrasporto,

ha da subito rassicurato la categoria circa l'eventualità di ridurre il rimborso delle accise, evidenziando la necessità di correggere il punto in questione della Legge di Stabilità in sede parlamentare. Da qui l'introduzione di un **emendamento governativo al testo della Stabilità che**, inserendo il comma 5 bis all'articolo 17, **dispone proprio il mantenimento in toto del rimborso accise sul carburante.**

Dunque, la Legge di Stabilità così come approvata dal Senato, sancisce che per l'anno 2014 la riduzione degli stanziamenti di bilancio relativi ai crediti di imposta - prevista dall'articolo 17, comma 5 - non si applichi al credito d'imposta

relativo all'agevolazione sul gasolio per autotrazione degli autotrasportatori.

Al momento di andare in stampa siamo in attesa di conoscere l'esito finale della vicenda, essendo la Legge di Stabilità ancora al vaglio della Camera.

Vi daremo conto dell'evolversi della normativa sul prossimo numero della rivista. Per gli aggiornamenti in tempo reale, visitate trasportonotizie.com

Albo Autotrasportatori, riforma in arrivo

Nuovo Comitato centrale e Albi provinciali a gestione ministeriale

È stato pubblicata la Riforma dell'Albo degli Autotrasportatori di cose per conto di terzi. Il Sottosegretario Rocco Girlanda l'aveva annunciata a fine ottobre. Prontamente, è stata inserita nel testo della Legge di Stabilità che, al momento di andare in stampa, è all'esame della Camera dei Deputati dopo essere stata approvata in Senato.

La riforma va a modificare il Decreto Legislativo n. 284/2005 "Riordino della Consulta generale per l'autotrasporto e del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori", assegnando nuove funzioni al Comitato centrale dell'Albo.

Sono, infatti, **aggiunte all'elenco delle**

competenze del Comitato centrale le seguenti funzioni:

- studio e consulenza, con riferimento a progetti normativi, alla risoluzione delle problematiche connesse con l'accesso al mercato dell'autotrasporto e alla professione di autotrasportatore;
- verifica dell'adeguatezza e della regolarità delle imprese iscritte, in relazione alle modalità concrete di svolgimento dell'attività economica ed alla congruità fra il parco veicolare e il numero, dei dipendenti autisti, nonché alla regolarità della copertura assicurativa dei veicoli;
- attività di controllo sulle imprese iscritte, al fine di garantirne la perdurante e continua rispondenza ai requi-

siti previsti per l'esercizio della professione.

In più, sono **rivisti i criteri per la partecipazione delle associazioni di categoria al Comitato centrale dell'Albo**,

alle quali si richiede - oltre all'ordinamento democratico e al potere di rappresentanza della categoria degli autotrasportatori risultanti dallo Statuto, all'anzianità di costituzione di almeno cinque anni e allo svolgimento di attività nell'interesse della categoria, tutti requisiti già vevoli in precedenza - di:

- avere "non meno di cinquecento imprese iscritte a livello nazionale, ovvero imprese iscritte con un totale di veicoli aventi massa complessiva non inferiore a ventimila tonnellate";

- avere "sedi in almeno venti circoscrizioni provinciali";

- essere "firmataria, nel corso degli ultimi dieci anni, di rinnovi del contratto collettivo nazionale di lavoro logistica, trasporto merci e spedizione";

- essere "rappresentata in seno al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, direttamente o per il tramite delle Confederazioni alle quali aderisce".

Infine, la riforma ministeriale, così come presentata dal Governo e passata al Senato, **trasferisce le funzioni di cura e gestione degli Albi provinciali degli autotrasportatori in conto terzi dalle Province agli Uffici periferici del Ministero dei Trasporti**.

Sarà, dunque, il Ministero a gestire direttamente gli elenchi dell'Albo, mediante i suoi uffici periferici della Motorizzazione civile. È probabile che, così facendo, il Ministero intenda affrontare e trovare soluzione all'annosa questione delle oltre 43.000 imprese iscritte all'Albo senza avere alcun veicolo

Le tappe della riforma

Il Governo ha inserito nel Disegno di Legge di Stabilità un emendamento, approvato nella notte tra il 25 e il 26 novembre dalla V Commissione Bilancio del Senato. Quest'ultima, tuttavia, non riuscendo a completare l'esame dell'intero testo entro i termini temporali previsti, non ha dato mandato al relatore di riferire in Aula. Il che ha implicato, di fatto, la decadenza di tutte le modifiche varate o approvate in Commissione.

A questo punto, il Governo, per recuperarle, ha presentato un **maxi emendamento** di recepimento delle modifiche votate in Commissione, tra cui l'emendamento ministeriale relativo alla riforma dell'Albo, ponendovi la questione di fiducia. Nella notte tra il 26 e il 27 novembre, **l'aula del Senato ha votato la fiducia al Governo** sul maxi emendamento sostitutivo della Legge di Stabilità.

La manovra, al momento di andare in stampa, è all'**esame della Camera**.

COSA PENSANO DELLA RIFORMA...

On. IVAN CATALANO (5 stelle)

Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera

"La riforma che il Ministero intende portare avanti è buona se serve a ridurre la frammentazione che si è creata negli anni con la tenuta da parte delle Province degli iscritti all'Albo degli autotrasportatori, in particolar modo sull'aggiornamento e la precisione dei dati. Valuto quindi positivamente la proposta di trasferire la gestione degli elenchi dell'Albo agli uffici periferici del Ministero, se si andrà nella direzione dell'*open data* e dei riscontri incrociati, in modo da **individuare le aziende meritevoli** che operano professionalmente e nel rispetto della sicurezza, segnalando invece chi non fa la corretta manutenzione degli automezzi.

In più, l'Albo dovrebbe avere una sorta di **ufficio relazione con il pubblico** gestito dal Ministero dei Trasporti, **dove poter segnalare chi non rispetta i costi minimi per la sicurezza**, per poi passare i dati all'Agenzia delle Entrate, una volta fatti gli accertamenti del caso.

Alcune associazioni di categoria invocano l'abolizione dell'Albo... **se l'Albo deve essere il luogo dove inserire politici 'trombati' e amici degli amici, allora anche noi siamo per la completa abolizione**".

On. SANDRO BIASOTTI (Forza Italia)

Componente della IX Commissione Trasporti alla Camera

"La riforma intrapresa porta importanti novità ed è stata ripresa nel protocollo di intesa siglato dal Sottosegretario Giralda, il quale si è impegnato nei confronti della categoria ad attivare una serie di interventi, dalla riforma dell'Albo fino alla concorrenza sleale. Misure che sono richieste da tempo. Le necessità sono quelle di **garantire la giusta rappresentanza alle associazioni di categoria** e una **maggiore tutela per il corretto funzionamento della sua attività**. Penso che al Senato si siano messe delle buone basi ed, anche alla luce delle parole del Sottosegretario Giralda, alla Camera riusciremo a chiudere il cerchio.

Per quel che riguarda la **gestione degli elenchi da parte degli uffici periferici del MIT** credo sia **inevitabile, oltretutto ovvia, dato che la soppressione delle Province è un percorso ormai intrapreso**. È quindi necessario cominciare a ridistribuire in maniera ragionata le loro funzioni".

Sen. MARCO FILIPPI (PD)

Componente della 8ª Commissione Lavori Pubblici al Senato

"Sono favorevole alla riforma dell'Albo degli autotrasportatori, in quanto già da tempo ne ho chiesto in aula del Senato la sua necessità assoluta. Anche il mio partito è favorevole, perché da tempo si avverte la necessità di **superare l'attuale stato di frammentazione e deregolamentazione** che il settore ha subito a discapito degli autotrasportatori.

Tra le principali modifiche da attuare, la **centralizzazione** dell'Albo finalizzata ad una **maggiore trasparenza e omogeneità in termini di requisiti effettivi**, cancellando le numerose aziende fittizie ad oggi presenti, ossia le aziende formalmente registrate che non hanno nelle loro disponibilità né motrici né personale dipendente. Accolgo con favore la proposta di **trasferire la gestione degli elenchi degli Albi dalle Province** agli uffici periferici del Ministero dei Trasporti, purché unitamente a ciò vi sia un effettivo controllo e coordinamento anche di una struttura centrale del Ministero sotto la direzione generale della motorizzazione stradale.

TROVATE LE INTERVISTE COMPLETE SU trasportonotizie.com

SISTRI operativo per i rifiuti pericolosi

Ma le sanzioni restano sospese fino a luglio 2014

Dopo una lunga sequela di rinvii, il SISTRI - **sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti nato nel 2009 su iniziativa del Ministero dell'Ambiente, per informatizzare l'intera filiera dei rifiuti speciali a livello nazionale** - è entrato in vigore lo scorso 1° ottobre, sebbene la sua operatività non sia ancora a pieno regime. Il Decreto-Legge 101/2013 - che contiene misure per la razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni ed è stato convertito in Legge lo scorso 30 ottobre dalla L. 125/2013 - ha modificato la disciplina del SISTRI. Restringe la platea dei soggetti obbligati ad aderire al sistema, fissa nuovi termini per la sua operatività, detta norme per l'applicazione delle sanzioni per le violazioni connesse al sistema e sancisce l'**istituzione di un Tavolo tecnico di monitoraggio e concertazione del SISTRI**.

In dettaglio, per prima cosa **è circoscritto l'obbligo di adesione al sistema ai soli rifiuti pericolosi, mentre è prevista l'adesione volontaria per produttori, gestori, intermediari e commercianti di rifiuti non pericolosi**. Per questi ultimi, dunque, resta in piedi il "tradizionale" sistema dei registri cartacei (Formulario di identificazione dei rifiuti, Registro di carico e scarico e MUD - Modello unico di dichiarazione ambientale).

Si veda il prospetto in alto a destra per conoscere in dettaglio i soggetti destinatari della normativa sul SISTRI. Nel box sottostante trovate indicati i termini iniziali di operatività del sistema per i diversi soggetti obbligati, secondo quanto disposto dal Decreto in esame. A ben vedere, però, il Decreto-Legge 101/2013 **congela di fatto il SISTRI per**

Chi deve aderire al SISTRI

Sono tenuti ad iscriversi al sistema SISTRI gli enti e le imprese produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi e gli enti o le imprese che raccolgono o trasportano rifiuti speciali pericolosi a titolo professionale, compresi i **vettori esteri** che operano sul territorio nazionale o che effettuano operazioni di trattamento, recupero, smaltimento, commercio e intermediazione di rifiuti urbani e speciali pericolosi, inclusi i nuovi produttori che trattano o producono rifiuti pericolosi.

In caso di trasporto intermodale, devono aderire al SISTRI i soggetti cui sono affidati i rifiuti speciali pericolosi in attesa della presa in carico degli stessi da parte dell'impresa navale o ferroviaria o dell'impresa che effettua il successivo trasporto.

Inoltre, entro il 3 marzo 2014 il Ministro dell'Ambiente adotterà un Decreto con cui individuerà, nell'ambito degli enti o imprese che effettuino il trattamento dei rifiuti, **ulteriori categorie di soggetti cui sarà esteso il SISTRI**.

dieci mesi.

Un emendamento governativo al testo originario del Decreto stabilisce, infatti, che nei dieci mesi successivi al 1° ottobre 2014 continuano ad applicarsi gli adempimenti e gli obblighi del Codice Ambiente in materia di rifiuti e le relative sanzioni. In altri termini, **fino a luglio 2014 non saranno applicate le sanzioni previste per le violazioni connesse al sistema SISTRI**.

Considerate le reazioni negative delle imprese che raccolgono e trasportano rifiuti pericolosi all'obbligo di iscrizione al SISTRI con relativo contributo da versare, la nuova previsione normativa - ha commentato il Sottosegretario ai Trasporti Rocco Girlanda - "rappresenta una risposta chiara dell'attenzione del Governo per le esigenze del settore dell'autotrasporto".

SISTRI...DA QUANDO?

Dal 1° ottobre 2013

- **Enti o imprese che raccolgono o trasportano rifiuti speciali pericolosi a titolo professionale**, compresi i vettori esteri che effettuano trasporti di rifiuti all'interno del territorio nazionale o trasporti transfrontalieri in partenza dal territorio, o che effettuano operazioni di trattamento, recupero, smaltimento, commercio e intermediazione di rifiuti pericolosi, inclusi i nuovi produttori

- **Enti e imprese che lo vogliono utilizzare su base volontaria**

Dal 3 marzo 2014

Produttori iniziali di rifiuti pericolosi, nonché Comuni e imprese di trasporto dei rifiuti urbani del territorio della regione Campania.



Multe stradali in base al reddito

Le proposte di Ministero e Camera dei Deputati

I mezzi Multe per eccesso di velocità proporzionali al reddito dei trasgressori. È l'idea lanciata da **Erasmus D'Angelis**, Sottosegretario ai Trasporti con delega alla sicurezza stradale, che ha dichiarato: **"Le sanzioni per eccesso di velocità, causa principale degli incidenti stradali, crescono al crescere della velocità eccessiva rispetto alla norma, ma se sono uguali per tutti i cittadini non hanno lo stesso potere di deterrenza"**.

"Per contribuenti con redditi e auto molto sopra la media - spiega il Sottosegretario - una multa pesante risulta di fatto molto leggera. Modulare le sanzioni secondo il livello del reddito è giusto".

E aggiunge che il Governo sta valutando di "introdurre il parametro della cilindrata dell'auto, recuperando così un elemento di giustizia verso gli evasori

finti poveri".

Fa eco a D'Angelis il Movimento 5 Stelle, il cui deputato **Michele Dell'Orco**, membro della IX Commissione Trasporti alla Camera, ha presentato con altri colleghi di partito una **proposta di legge volta a commisurare le multe alla cilindrata dei veicoli**.

Alla base della proposta, la constatazione che "oggi le contravvenzioni sono una forma di 'rastrellamento' che non tiene in alcun conto le distanze economiche tra cittadino e cittadino. Il risultato è che il meccanismo sanzionatorio, così come previsto attualmente dal codice della strada, non è dissuasivo allo stesso modo per tutti, perché la sanzione comminata per una stessa infrazione, in proporzione, rappresenterà una pena maggiore per un soggetto con un reddito basso rispetto a uno dal reddito

"Per alcune persone una multa rappresenta un salasso, per altre costituisce poco più di un fastidio"

On. Michele dell'Orco

più elevato".

Quale parametro della condizione economica scegliere?

I Deputati 5stelle misurano il reddito sulla base della potenza dei veicoli guidati, in linea con il principio già adottato per il bollo auto "più il mezzo è potente, più paghi". "La potenza del motore - spiega Dell'Orco - incide sul costo di base del veicolo e, dunque, può essere considerato indicativamente un elemento valido per fornire un'indicazione sulle capacità economiche del suo proprietario".

È certamente ragionevole che chi ha di più, paghi di più in caso di superamento dei limiti di velocità. **Restano, però, sul tavolo alcune questioni irrisolte.**

Innanzitutto, con le multe legate al reddito, gli **evasori fiscali** paradossalmente trarrebbero vantaggio da questa norma.

In più, esistono oggi nuovi veicoli che, pur avendo **motori di media cilindrata**, sono capaci di esprimere prestazioni pari a quelli con motori di cilindrata superiore. Ai loro proprietari, però, verrebbero imposte sanzioni ridotte rispetto a quelle dei conducenti di veicoli di grossa cilindrata "sulla carta".



Codice della Strada, al via la riforma

Ha preso avvio alla Camera, in Commissione Trasporti, l'iter per la riforma del Codice della Strada, **"un atto che l'Italia aspettava dal 1959"**,

dichiara il Sottosegretario D'Angelis che aggiunge: "Passeremo dal testo vigente, di difficile lettura anche per gli addetti ai lavori con

230 articoli, norme tecniche, prescrizioni e disposizioni in larghissima parte da aggiornare anche nella terminologia come ad esempio 'velo-

cipede', ad un Codice molto più snello, chiaro e leggibile con 70-80 articoli che avrà la massima diffusione, soprattutto nelle scuole".

No ai finanziamenti "a pioggia", sì al rimborso accise sul gasolio

La posizione del Ministro Lupi e del Sottosegretario Girlanda

L'intervista esclusiva del TN!

Viste le novità che si stanno profilando in questo ultimo scorcio di 2013 per il settore dell'autotrasporto (di cui vi abbiamo dato notizia alle pagine 9-11),

ci siamo rivolti al Ministro dei Trasporti **Maurizio Lupi** e al Sottosegretario con delega all'autotrasporto **Rocco Girlanda**, per conoscere da vicino

cosa riserverà l'anno nuovo agli autotrasportatori. Ecco le risposte del Sottosegretario Girlanda, condivise con il portavoce del Ministro Lupi.

1. Ministro e Sottosegretario, nel 2014 saranno stanziati in favore dell'autotrasporto 70 milioni di euro in meno rispetto al 2013. Quali sono i capitoli di spesa che intendete incentivare maggiormente o rivedere?

È chiaro che, anche riguardo al settore dell'autotrasporto, è necessaria una razionalizzazione della spesa, conciliando il maggior livello di risparmio possibile per la finanza pubblica con il minor sacrificio per il settore. Lo stanziamento dei 330 milioni di euro per l'autotrasporto, quindi, rappresenta un importante segnale di attenzione da parte del Governo nei confronti del settore e, nell'attuale fase di crisi in cui si trova il Paese, costituisce il sintomo di quanto la politica comprenda il ruolo fondamentale che l'autotrasporto ricopre nell'ambito dell'economia nazionale.

È necessario, pertanto, superare la logica dei finanziamenti c.d. "a pioggia" che ha caratterizzato sino ad oggi l'erogazione dei contributi al settore, che finiscono per tradursi in una indifferenziata riduzione dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto. L'obiettivo, infatti, è quello di rendere strutturali le misure di sostegno a favore dell'autotrasporto, al fine di favorire interventi mirati e politiche di sviluppo a carattere pluriennale e, in tal modo, rendere il settore più competitivo a livello europeo. Tale risultato si ottiene anche attraverso la realizzazione di misure agevolative per le imprese che incoraggino un processo di aggregazione tra le stesse e pongano rimedio all'eccessiva frammentazione dell'offerta.

Per quanto riguarda la ripartizione dei fondi, in esito alla definitiva approvazione della Legge di Stabilità si procederà alla definizione del testo del Decreto ministeriale con il quale saranno individuate le priorità per il settore, le quali sostanzialmente saranno volte a migliorare il livello di sicurezza della circolazione (riduzione dei pedaggi autostradali, controlli, ecc.), a ridurre il costo del lavoro nonché ad elevare la professionalità delle imprese attraverso la destinazione di fondi per gli investimenti e la formazione professionale.

2. Veniamo alla riforma dell'Albo. Perché fissare per le associazioni di categoria nuovi requisiti di accesso al Comitato centrale e assegnargli nuove funzioni? Quali benefici attendete dal trasferimento della gestione degli albi dalle Province agli uffici periferici del MIT?

La modifica dei requisiti per la partecipazione al Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori è finalizzata a valorizzare l'Organismo e a migliorare il livello di rappresentatività delle Associazioni di categoria, di particolare rilievo anche in

funzione delle accresciute competenze dell'Organismo.

La disposizione relativa ai criteri a cui attenersi ai fini del rinnovo dei componenti degli organi del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, non solo risolve problemi interpretativi che deriverebbero - a normativa precedente - in fase di rinnovo dei componenti in seguito all'abolizione della Consulta Generale per l'autotrasporto e la logistica, evitando anche il possibile ricorso a contenziosi, ma soprattutto rende più incisiva e rappresentativa la presenza delle Associazioni di categoria.

In ogni caso, la nuova disciplina dettata dalla Legge di Stabilità appare in linea con l'accresciuta autorevolezza dell'Organismo, determinata dalle nuove competenze attribuite allo stesso, relative alle funzioni di controllo di regolarità dell'esercizio dell'attività di autotrasporto, da attuare mediante controlli sulle imprese tramite l'incrocio dei dati tra il CED della Motorizzazione, l'INPS, l'INAIL e le Camere di Commercio.

Le modifiche, inoltre, dettate dalla Legge di Stabilità in ordine al trasferimento della gestione degli albi provinciali in capo agli uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - già titolari della competenza sul rilascio delle autorizzazioni all'esercizio dell'autotrasporto - razionalizza e semplifica le procedure per il rilascio dei titoli di accesso alla professione, nell'ottica di una riduzione degli adempimenti e dei costi in capo alle imprese e di una uniforme applicazione a livello nazionale della disciplina di settore. Sin dal 1998, infatti, anno in cui sono state trasferite alle Province le suddette funzioni, sono costantemente emersi grossi problemi interpretativi che non sempre hanno trovato una definitiva soluzione. Infatti, l'autonomia che l'ordinamento conferisce alle amministrazioni provinciali ha spinto tali enti ad istituire prassi differenti da provincia a provincia, determinando così una frammentazione della disciplina di settore che spesso ha rappresentato un grosso ostacolo per le imprese.

3. Dopo l'iniziale annuncio di ridurre gli stanziamenti per il rimborso delle accise sul gasolio, è confermato che il prossimo anno non ci saranno tagli per gli autotrasportatori...

Il taglio sul rimborso delle accise sui carburanti, lungi dal determinare un risparmio per la finanza pubblica in ragione della forte componente fiscale che grava su di essi, avrebbe rappresentato un danno di enorme entità per le imprese nazionali, di per sé già gravate da un sistema di costi che nel nostro paese si presenta sicuramente meno competitivo rispetto ad altri paesi dell'UE.

Trasporto merci nelle grandi aree metropolitane

La ricetta Eurispes: più interazione gomma-ferro e mezzi "puliti"

Citytech, fare cultura sulla mobilità

Si è svolto a Milano gli scorsi 28 e 29 ottobre **Citytech, evento dedicato alle prospettive di sviluppo della mobilità nuova nel nostro Paese**, "non un mero evento sui trasporti, ma un evento che mette insieme operatori del settore e regolatori del sistema, ossia le istituzioni, allo scopo di creare dialogo e fare cultura sulla mobilità" - come espresso dalla responsabile di organizzazione, Barbara Covili.

Alla sessione istituzionale, che ha aperto la due giorni di convegni, hanno partecipato molte Autorità, dal Sindaco di Milano **Giuliano Pisapia** al Presidente della Provincia di

Milano **Guido Podestà**, dall'Assessore lombardo alle infrastrutture e alla mobilità **Maurizio Del Tenno** al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Maurizio Lupi**. Quest'ultimo, particolarmente atteso, ha annunciato che la vera sfida da porci, in termini di "pianificazione strategica, destinazione delle risorse e interlo-

cuzione con gli attori protagonisti" consiste nel "passaggio dalle reti ai nodi" e, con riferimento a questi ultimi, nello "stabilire le priorità su cui investire nel prossimo decennio".

Noi di TN - TRASPORTONOTIZIE, fra i media partner di Citytech, abbiamo preso parte al convegno inaugurale, in cui sono intervenuti anche **Carlo**

Tosti, Direttore dell'Osservatorio sulla mobilità e i trasporti dell'Eurispes, e **Luca Masciola, Direttore del Comitato Libro Bianco sulla mobilità e i trasporti** (si veda il box sottostante).

A margine della sessione istituzionale di Citytech, **li abbiamo intervistati**.



Eurispes, Libro bianco sui trasporti

Carlo Tosti e Luca Masciola hanno presentato in anteprima a Citytech i tratti salienti del Libro bianco redatto dall'Osservatorio sulla mobilità e i trasporti dell'Eurispes, i cui risultati saranno presentati ufficialmente la prossima primavera.

L'**Eurispes** è un istituto privato, fondato e presieduto da Gian Maria Fara, che opera nel campo della ricerca politica, economica e sociale dal 1982.

L'**Osservatorio sulla mobilità e i trasporti dell'Eurispes** è nato nel dicembre dello scorso anno come centro innovativo, indipendente e oggettivo di raccolta dati e di produzione di analisi in ambito trasportistico, sotto i profili sociale, politico, industriale, tecnologico, giuridico e commerciale.

Oggetto di studio del **Libro bianco sulla mobilità e i trasporti** curato dall'Osservatorio Eurispes sono le criticità del sistema trasportistico nel nostro Paese, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane. I macrotemi affrontati nel Libro Bianco sono l'urbanizzazione e l'accesso ai servizi di trasporto, le infrastrutture critiche nell'ambito della mobilità di persone, l'intermodalità, il trasporto merci - con attenzione a volumi, organizzazione, tipologia di vettori, interporti e poli logistici - e il ruolo e l'efficacia della normativa.

Dott. Masciola, quale spazio è stato dedicato al trasporto merci nel Libro bianco Eurispes?

Abbiamo focalizzato la prima fase della nostra ricerca sul trasporto di persone e di merci nelle grandi aree metropolitane, da intendere come le aree urbane di maggiore sviluppo degli ultimi anni, nelle quali abita il 30% della popolazione e si sviluppa una quasi pari quota di prodotto interno lordo.

Nelle grandi aree metropolitane il trasporto delle merci costituisce uno dei nodi principali. Si tratta di trasporti di breve durata, ma il cui tonnellaggio raccoglie un'ampia quota del trasportato totale nell'intero Paese.

Quale fotografia del trasporto merci ha scattato l'Osservatorio Eurispes?

Registriamo all'interno delle grandi aree metropolitane una congestione enorme, un grandissimo dispendio di energie economiche e ambientali dovute alla predilezione del trasporto stradale, ad uno scarso utilizzo dell'interazione modale e del trasporto su ferro, oltre che alla predilezione per i motori a scoppio di tipo tradizionale.

Vediamo anche una grande disintegrazione informativa: non abbiamo delle piattaforme informatiche che consentano al vettore, ad esempio autotrasportatore, e al cliente sia intermedio che finale del trasportato di conoscere lo stato della loro fornitura.

Il *refrain* classico è che nelle grandi città la merce più trasportata sia l'aria, perché si fanno viaggiare camion con tasso di riempimento, il cosiddetto "load factor", molto basso. Insomma, i viaggi a vuoto degli autocarri, che dopo una commessa



Luca Masciola, Direttore Comitato Libro bianco sulla mobilità e i trasporti, durante la nostra intervista

non hanno un carico per il ritorno, sono molti. Tant'è che, come abbiamo potuto rilevare elaborando dati Istat, una quota pari quasi al 50% del trasportato nelle aree metropolitane rientra nel trasporto per conto proprio.

Dunque, una razionalizzazione dei trasporti - mediante l'introduzione di più hub, ossia zone di interscambio, e di una buona piattaforma integrata di informazioni per monitorare lo stato di avanzamento del servizio di trasporto e verificare l'applicazione di tariffe sia zonali che di orario - consentirebbe di riorientare l'offerta e la domanda. Ciò avvantaggerebbe sia il trasportatore, che potrebbe organizzare turni e viaggi certi e non contaminati dalla congestione del traffico, sia il cliente finale, sul quale non graverebbe un costo di trasporto nelle percentuali attuali, fortemente influenzate dalla "mancanza del giro".

Le merci più trasportate quali sono?

Come abbiamo evidenziato oggi nel corso del convegno inaugurale Citytech, le aziende che realizzano trasporti con chilometraggio medio più alto sono quelle che trasportano idrocarburi e pacchi postali.

Il che significa che le aziende petrolifere, che per il trasporto utilizzano le autobotti chilolitriche per i liquidi infiammabili, e così le poste, hanno nel loro business un'attenzione forte al ciclo logistico. Sono quindi in grado di garantire il "load factor", perché i loro mezzi non viaggiano se non a pieno carico; questo comporta più chilometri in un singolo giro e più clienti soddisfatti. Cosa analoga si potrebbe fare almeno sul 30% delle merci. Nel campo dell'edilizia si può fare qualcosa di alternativo, quali centri di distribuzione condivisi fra cooperative e piccole imprese.

Dove dovrebbero essere collocati questi centri di distribuzione?

Normalmente i più performanti sono all'interno della cinta urbana o in zone immediatamente limitrofe.

In questo, può essere vantaggioso il riutilizzo di ambienti industriali abbandonati o male utilizzati o meno utilizzati che in passato, ma anche di infrastrutture ferroviarie da razionalizzare.

Infatti, se un tempo il trasporto regionale aveva una presenza molto più capillare sul territorio, adesso ci sono spazi ferroviarizzati inutilizzati che potrebbero diventare aree di adduzione di merce su ferro e quindi di redistribuzione su gomma.

Cosa prevede l'Osservatorio trasporti dell'Eurispes?

La nostra idea è che anche l'ultimo miglio, cioè quell'ultima tratta del trasporto merci verso il cliente finale, sia un potenziale business. La distribuzione urbana delle merci potrebbe essere assorbita in parte da mezzi a più basso impatto ambientale, come quelli elettrici presentati a Citytech.

In questo ambito, riveste un ruolo importante il sostegno delle istituzioni. La motorizzazione elettrica è particolarmente onerosa, ma i vantaggi che apporterebbe sono così forti sul fronte delle esternalità - dall'impatto ambientale alle malattie legate all'inquinamento urbano, dati che ancora difficilmente vengono proposti dalle istituzioni, ma che sappiamo esserci - da determinare proprio un interesse delle istituzioni a investire su questo fronte.



Carlo Tosti, Direttore Osservatorio mobilità e trasporti dell'Eurispes

Ing. Tosti, nel suo intervento ha citato il trasporto aereo, marittimo e ferroviario. Il trasporto stradale rimane sempre un po' in ombra... Secondo lei, anche sulla base del vostro studio Eurispes, ci sarà o no un futuro per il trasporto su strada?

Ho citato il trasporto aereo, marittimo e ferroviario perché sollecitavo il Ministro Lupi alla realizzazione di una piattaforma nazionale per la mobilità che rendesse interoperabile e implementasse piattaforme che già oggi esistono nel trasporto aereo e in quelli marittimo e ferroviario. Purtroppo sul trasporto stradale al momento non c'è una piattaforma della mobilità. Questo, però, non significa che non sia importante prevedere anche una piattaforma per il mondo stradale.

Forse le modalità di trasporto dovrebbero "interloquire" maggiormente...

Certamente. Infatti, quando noi parliamo di piattaforma nazionale delle infrastrutture critiche, ci riferiamo proprio alla possibilità che i vari comparti dialoghino fra loro e creino una modalità unica strategica di trasporto, soprattutto per le merci.

Un'ultima nota sulla recente nascita dell'Autorità di regolazione dei Trasporti.

L'abbiamo tanto attesa! È benvenuta perché assumerà un ruolo di indirizzo strategico e regolatore, necessario per il Paese.

Autotrasporto, serve una svolta intermodale!

Sviluppare intermodalità e logistica avvantaggia tutti

Ve lo avevamo annunciato sullo scorso numero. A Milano, nella cornice del centralissimo Palazzo Giureconsulti, si è svolto dal 5 al 9 ottobre il Forum internazionale Move.App Expo 2013, che ha ricevuto l'adesione del Presidente della Repubblica, con il conferimento della sua Medaglia di Rappresentanza, ad attestazione dell'elevato valore scientifico e culturale della manifestazione.

Tra i convegni che si sono susseguiti nella cinque giorni di lavori, ne segnaliamo uno di particolare interesse per il comparto del trasporto merci stradale e intermodale.

Si tratta della **tavola rotonda "Gomma e rotaia uniti: un'opportunità per il futuro delle aziende di autotrasporto", organizzata da ASSOTRASPORTI**, associazione di categoria fra i patrocinatori di Move.App Expo, in collaborazione con il Centro di Ricerca Trasporti dell'Università degli Studi di Genova.

Il convegno, coordinato e moderato dal presidente nazionale di ASSOTRASPORTI, Secondo Sandiano, ha avuto un parterre di eccellente livello, fra au-



torità e player del settore trasportisti-co intermodale.

Aperto i lavori Sandiano ha evidenziato, **fra le iniziative che l'associazione ASSOTRASPORTI sta ponendo in essere a livello nazionale, l'organizzazione strategica di questo convegno volto ad avvicinare gli autotrasportatori tradizionali all'intermodalità** e ad illustrare i vantaggi che possono trarre dalla sinergia del trasporto merci su gomma e su ferro.

I PARTECIPANTI

- **Secondo Sandiano**, Presidente nazionale ASSOTRASPORTI, rappresentante degli autotrasportatori
- **Bartolomeo Giachino**, Consigliere del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi
- **Mario Castaldo**, Direttore della Divisione Cargo di Trenitalia
- **Eugenio Morello**, Responsabile del Centro Studi Sistemi di Trasporto IVECO
- **Livio Ambrogio**, Presidente dell'Ambrogio Trasporti SpA
- **Bernhard Kunz**, Direttore di HUPAC Intermodal SA
- **Alessandro Ricci**, Presidente Nazionale dell'Unione Interporti Riuniti (UIR) e Presidente dell'Interporto di Bologna
- **Aldo Lupi**, Presidente del Consiglio Compartimentale degli Spedizionieri Doganali di Milano
- **Roberto Liscia**, Presidente di Netcomm, Consorzio del commercio elettronico italiano
- **Amos Bolis**, Maggiore della Guardia di Finanza

"Avvicinare la gomma alla rotaia, nel rispetto dell'ambiente e della sicurezza, consente di trovare soluzioni per la riduzione dei costi, come sollecitato dalle aziende di autotrasporto nostre socie, in modo da costruire margini di sopravvivenza e di sviluppo per gli autotrasportatori"

Secondo Sandiano,
Presidente ASSOTRASPORTI

Sono quindi intervenuti gli altri relatori, che hanno illustrato problematiche e prospettive connesse allo sviluppo dell'intermodalità, della logistica e degli interporti nel nostro Paese.

Bartolomeo Giachino, Consigliere del Ministro dei Trasporti Lupi, nel far luce sui ritardi che sconta il sistema logistico italiano, focalizza l'attenzione sui **porti, vero "punto di partenza di qualsiasi politica di intermodalità"**. Ripercorre così la discussione - in ballo da tempo - sulla riforma dei porti, che "deve essere coniugata alla riforma degli interporti". Sono entrambe es-

senziali per il rilancio del sistema logistico italiano, ma restano ad un punto morto: "tutt'ora Camera e Senato hanno posizioni diverse" in merito, con la conseguenza che "il Paese ha perso almeno tre anni".

Secondo il Consigliere del Ministro, è essenziale che alle riforme portuale e interportuale partecipino attivamente gli operatori del settore e, accanto a questi, il comparto dell'e-commerce, "l'unico settore che sta crescendo", seppur ancora troppo poco rispetto ad altri Paesi, Olanda in primis.

Proprio in rappresentanza del commercio elettronico è intervenuto **Roberto Liscia**, Presidente del Consorzio Netcomm, la realtà italiana più rappresentativa in questo settore.

Liscia, rimarcata l'importanza della "riflessione che si sta facendo a questo tavolo", puntualizza: "quando parliamo di avvicinare il trasporto su gomma a quello su rotaia, io aggiungo che **dobbiamo fare avvicinare il trasporto al consumatore**". Ricorda quindi che il nostro "è il Paese che ha sviluppato meno le vendite a distanza. Ciò è imputabile non solo ad un fattore culturale - il piacere di comprare sotto casa - ma anche ad un fattore strutturale, ossia l'impossibilità di avere un sistema di trasporti e consegne efficace ed efficiente".

La stretta connessione esistente fra e-commerce e trasporti è stata anche evidenziata da **Giachino**, che aggiunge: "l'e-commerce funziona solo se funzionano i trasporti, dunque per poter funzionare meglio **conduce al rinnovamento del sistema trasportistico**".

In effetti, chiarisce Liscia, "fare e-commerce è vitale per il sistema Paese, perché significa aver investito in efficacia ed efficienza dei sistemi produttivi e di commercio". "È indubbio che la velocità con la quale un Paese sviluppa il commercio elettronico è strettamente correlata con la capacità delle imprese di aumentare produttività, redditività ed export", prosegue il Presidente Netcomm.

"Così, più le imprese sono in grado di vendere online - il che non significa abolire le vendite offline - migliore sarà la redditività di quell'impresa, la sua capacità di esportare e di far competere il sistema industriale nel suo complesso, dunque di far crescere il PIL".

In rappresentanza degli operatori inter-

"L'intermodalità è una grandissima opportunità che in Italia non è ancora stata colta. È un treno che non possiamo permetterci di perdere"

Bernard Kunz,
Direttore HUPAC Intermodal

modali sono intervenuti **Livio Ambrogio**, Presidente del colosso Ambrogio Trasporti SpA - che dispone di propri terminal intermodali a Gallarate (VA), Candiolo (TO), Mechelen in Belgio, Neuss e Karlsruhe in Germania, Le Boulou e Mouguerre in Francia - e **Bernard Kunz**, Direttore di HUPAC Intermodal SA, azienda leader nel trasporto combinato attraverso le Alpi svizzere e fra i principali operatori europei.

Ambrogio spiega che **"dopo decenni di dominio della benzina ci si sta accorgendo dei problemi ambientali e dei costi energetici"**. La modalità stradale, pur continuando a migliorare, lo fa solo in decimi di punto, mentre con la ferrovia i miglioramenti si misurano con decine di punti percentuali".

Conseguentemente, "di fronte a un mondo che va in questa direzione, **l'Italia** deve migliorare. Nonostante abbia seguito la modalità ferroviaria nel trasporto veloce delle persone, si veda la TAV, **è rimasta indietro nella ferrovia Cargo, per una serie di problemi**". Tali problemi sono di natura sia **infrastrut-**

turale - "i moduli sulle grandi direttrici internazionali sono insufficienti" - che **politica** - "la politica deve prendere decisioni che altrove tutti hanno già preso, l'Italia continua ad affidarsi alla strada e non alla ferrovia".

Kunz enfatizza la **relevanza dell'intermodalità per i vantaggi che apporta ai produttori, ma anche per lo sviluppo occupazionale che ne deriva**: "guardiamo all'Europa, dove le grandi aziende di trasporto hanno creato moltissimi posti di lavoro assumendo autisti locali e vendono sui nostri mercati. L'Italia, invece, continuando a mirare sui 'padroncini', ha perso posti di lavoro".

Il Direttore Hupac porta l'esempio del porto di Duisburg, che "vent'anni fa, in una zona della Germania molto depressa, ha puntato tutto sulla logistica. Ora è il porto interno più grande d'Europa con 34.000 posti di lavoro creati nell'indotto".

Ovviamente da sola la logistica non basta. Ci vogliono anche infrastrutture adeguate, la cui mancanza inevitabilmente pesa sul sistema trasportistico e logistico del nostro Paese. In particolare, "ci manca la lunghezza dei treni. In Italia la lunghezza massima dei treni è di 550 metri, mentre in Svizzera è di 750. Così - conclude Kunz - perdiamo il 34% di produttività e concorrenzialità!". Ma proprio in tema di investimenti nel comparto ferroviario, il Direttore della Divisione Cargo di Trenitalia, **Mario Castaldo**, dichiara che "l'Italia è un Paese che ha deciso poco, anzi non ha fatto nulla e continua ad avere strategie confuse".

"A decidere non può essere un operatore ferroviario - precisa Castaldo - Noi



possiamo solo far presente i problemi legati agli investimenti nel settore. **Nel 2012 Trenitalia Cargo ha trasportato circa 45 milioni di tonnellate di merci, l'equivalente di circa 1 milione e 700.000 TIR.** Ma è poco, perché nonostante la liberalizzazione, a livello ferroviario non siamo cresciuti. Negli ultimi anni i volumi sono rimasti costanti, c'è stata **una competizione intramodale**, ossia all'interno della stessa modalità, mentre non si è sottratto niente alle altre modalità".

Castaldo ha poi indicato tre punti-chiave per una futura politica dell'intermodalità in Italia, che sintetizziamo nel **box a fianco**.

Secondo **Alessandro Ricci**, Presidente nazionale dell'Unione Interporti Riuniti, "il dibattito sul contrasto fra la logica dell'autotrasporto e la logica del trasporto ferroviario è datato e superato dai fatti, non ha più ragion d'essere. Il mondo dell'autotrasporto è un pezzo importante e significativo dell'attività economica del nostro Paese e si devono creare le premesse e le condizioni perché diventi protagonista del trasporto intermodale".

A tal fine, "va fatto un ragionamento serio sulle **risorse destinate ogni anno all'autotrasporto, parte delle quali dovrebbero andare nella direzione dello sviluppo intermodale dei tra-**

La ricetta intermodale di Castaldo (Trenitalia Cargo)

- 1. I treni devono potersi fermare direttamente nei porti**, in quanto punti di raccolta merci con massa critica idonea e funzionale, mentre sono da **evitare i retroporti, inutili per le distanze che abbiamo in Italia**, dove i grandi bacini economici sono posti a ridosso dei porti. Si pensi a Milano, distante solo 150 km dal porto di Genova: "non c'è sostenibilità economica - sostiene Castaldo - per costruire interporti fra Milano e Genova, se non quando il porto sia completamente saturo, cosa che non è". I retroporti devono nascere unicamente per alleggerire i porti saturi.
- 2. Al fine di disperdere gli investimenti, è bene concentrarli in centri intermodali da mettere in rete fra loro a livello nazionale e con quelli internazionali.**
- 3. Gli investimenti infrastrutturali sono assolutamente necessari** per aumentare la capacità di carico dei treni e la sicurezza delle merci trasportate, in modo da ridurre lo squilibrio fra le modalità di trasporto.

sporti. Dobbiamo avere finalmente il coraggio di stabilire che **il tempo delle sovvenzioni deve finire e deve iniziare l'era degli incentivi**". Ricci propone di stabilire che **"gli incentivi non siano più a pioggia per tutti**, perché non possono essere funzionali a far sopravvivere delle aziende, ma devono essere funzionali a creare delle azioni positive, per esempio favorire l'utilizzo di certe tratte ferroviarie".

"È tempo di fare delle scelte" conclude il Presidente dell'UIR, che auspica

di fare "qualche convegno in meno e qualche fatto in più, perché solo così avremo qualche migliaia di tonnellate di merce in più trasportata su ferro".

Del medesimo avviso **Aldo Lupi**, Presidente del Consiglio Compartimentale degli Spedizionieri Doganali di Milano, il quale difende l'intermodalità quale "prospettiva interessantissima anche per la categoria degli spedizionieri".

Ricorda, però, il **grave ritardo che sconta l'Italia in questo campo**, testimoniato dal fatto che "la maggioranza

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

dei container che partono dall'estremo Oriente vanno a sdoganare a Rotterdam, lasciandovi dazi e IVA, per poi essere dirottati in Italia. Ciò si spiega con la mancanza di strutture adeguate, essendo il porto di Genova ingolfato e costoso".

Conclude con un aneddoto che la dice lunga sullo stato del nostro sistema logistico e trasportistico: "a Shangai, nel corso di un dibattito a cui ho partecipato mi è stato chiesto quanto dista il porto di Genova da Milano. Alla mia risposta - poco più di un'ora - mi è stato chiesto con sorpresa: perché allora i nostri container impiegano 15-20 giorni a coprire quella tratta?".

Anche il Maggiore della Guardia di Finanza **Amos Bolis** rileva che "gli operatori commerciali esteri sono disposti ad affrontare giorni di navigazione in più per attraccare in porti diversi da quelli italiani -

ni, perché il sistema di sdoganamento dei porti nordeuropei è molto più agevole, rapido ed efficiente rispetto al nostro. Il tempo che perdono nel viaggio più lungo lo recuperano una volta raggiunto il porto".

Bolis invita a riflettere sulle **risorse** e sulle **regole**: "risorse perché l'intermodalità necessita di infrastrutture e di investimenti, regole perché le risorse richiedono una gestione oculata". Per poi concludere con una provocazione legata alle **zone franche**: "La storia dei trasporti è fatta di 'porti franchi', così chiamati perché era nelle zone portuali che il commercio era più elastico che altrove, m e n o s o g -

getto a regole e imposizioni. Nulla vieta che queste zone vengano fatte in Italia, purché progettate secondo fattori commerciali, non socioeconomici".

Invece, riscontra amaramente, "sono state pianificate ventidue zone franche urbane nelle province con il PIL in assoluto più basso. Questo non è certo un grande investimento...".

Eugenio Morello del Centro Studi Sistemi di Trasporto IVECO rimarca che **i numeri dell'intermodale in Italia non sono ancora tali da "permettere alle Case costruttrici di trasformare la propria produttività**: dovremmo avere strategie di lungo periodo".

Quanto al sostegno dell'intermodalità, cita l'esempio dei programmi europei Marco Polo I e II, volti al riequilibrio modale, mediante il finanziamento di progetti, proposti da imprese dell'Unione europea a partire dal 2003, finalizzati a creare alternative al trasporto merci su strada - dalle ferrovie, alle vie

d'acqua interne, al trasporto marittimo a corto raggio. "I

risultati sono stati molto lontani dalle aspettative", ricorda Morello, a dimostrazione della tesi, esposta dagli altri partecipanti del convegno, che l'Italia ad oggi non mostra interesse per i progetti di intermodalità europea.



In conclusione...

Tutti i relatori hanno detto con forza sì all'intermodalità, sì agli investimenti in favore di un settore che, se adeguatamente appoggiato dallo Stato, porterà vantaggi per le singole modalità di trasporto, quella stradale in primis, per l'intera catena logistica italiana, per la nostra economia nel suo complesso. Ciò che i partecipanti han-

no unanimemente espresso è **l'assoluta necessità di "fare", oltre che di "dire"**. L'impressione è che si sia aspettato troppo tempo e che ora nei palazzi del potere si debba finalmente cogliere la sfida dell'intermodalità. Di certo, **il convegno dell'associazione ASSOTRASPORTI ha spinto molto in questa direzione**.

Lo dimostra il fatto che alcune settimane dopo il Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, **On. Ivan Catalano**, abbia dichiarato a noi di TN - TRASPORTONOTIZIE: "Vogliamo riportare il tema dell'intermodalità dei sistemi di trasporto merci e l'interoperabilità dei sistemi di trasporto di persone, per fare crescere il paese".



TruckEmotion 2013, successo senza precedenti

C'eravamo anche noi del TN - TRASPORTONOTIZIE

1 0.683 partecipanti, 1759 prove veicoli in pista, 14 eventi tematici, oltre 50 relatori, 67 partner, un grande spettacolo e tanti workshop e convegni: questo è stato truckEmotion 2013. Un format innovativo che si è confermato vincente e ha fatto della manifestazione, svoltasi tra l'11 e il 13 ottobre scorsi, una delle più attese dal mondo dei trasporti.

La tre giorni all'Autodromo di Monza si è rivelata **una piattaforma di servizi e prodotti dedicata ai truck**, all'interno della quale operatori ed esperti del mercato si sono incontrati per confrontarsi sulle più importanti tematiche del settore, grazie ad un programma ricco di contenuti di attualità.

I veri protagonisti, però, accanto ai più importanti brand del settore, sono stati i veicoli da trasporto e lavoro delle Case costruttrici, che hanno schierato il meglio della propria produzione, esponendo i **modelli Euro 6 in arrivo sul mercato**. Presenti DAF, Iveco, MAN, Mercedes Benz, Renault Trucks, Scania e Landireno, ciascuna con tre veicoli, un trattore isolato e due trattori completi di semirimorchio.

Rispetto all'edizione 2012, il calendario 2013 si è arricchito di attività, da quelle



ludiche - tiro al camion, montaggio e smontaggio ruote, montaggio catene - alle **prove in pista dei veicoli**, raddoppiate rispetto all'anno scorso. Centinaia di *drivers* hanno così potuto testare il truck dei propri sogni sul circuito di Monza.

Anche noi di TN - TRASPORTONOTIZIE, media partner di truckEmotion 2013, abbiamo partecipato all'evento con un **nostro spazio espositivo**, che ha accolto molti visitatori nella tre giorni monzese.



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



Campionato europeo truck, titolo 2013 ad Hahn

Fra i costruttori, dominio assoluto MAN

Sembrava avere la vittoria in tasca, Antonio Albacete. All'ultimo, invece, **Jochen Hahn ha vinto il secondo titolo consecutivo della "Formula 1" dei camion**, campionato conclusosi lo scorso 13 ottobre sul circuito francese di Le Mans.

Facciamo un breve riassunto delle puntate precedenti. Nelle prime tre tappe, corse a Misano, Navarra in Spagna e Nogaro in Francia, ha tenuto la vetta della classifica piloti il tedesco Hahn, già vincitore dell'edizione 2012. Gara dopo gara, però, è cresciuto lo spagnolo **Albacete, storico rivale di Hahn, entrambi alla guida di mezzi MAN**.

Partito da un quarto posto nel Gran Premio di Misano, Albacete è risalito in terza posizione a Navarra e in seconda a Nogaro, per poi dominare i tutti i GP successivi: Spielberg in Austria, Nürburgring in Germania, Smolensk in Russia, Most in Repubblica Ceca, Zolder in Belgio e Jarama in Spagna. Per poi cedere lo scettro al rivale Hahn, smentendo tutti i pronostici della vigilia.

Il madrileni, infatti, che guidava la classifica generale piloti con 377 punti, distanziando Hahn di undici punti, si è fatto superare proprio nella **tappa conclusiva di Le Mans**.

Hahn ha chiuso il Gran Premio con 417 punti, battendo di soli cinque punti Albacete, il quale, così "beffato", si laurea vicecampione europeo per la quinta volta. Un entusiasmante duello fra i due che ha ci ha fatto tenere il **fiato sospeso fino all'ultimo tornante**.

Più scontata la vittoria della medaglia di bronzo da parte del tedesco Markus Oestreich, anch'egli pilota MAN. Distanza dalla vetta di oltre 100 punti, Oestreich è riuscito a tenersi ben stretto il terzo gradino del podio, che ha sempre occupato dalla terza prova di Nogaro in poi.

Se la competizione tra piloti è stata agguerritissima, almeno al vertice della classifica, lo stesso non può dirsi per la gara fra le Case costruttrici partecipanti - MAN, Renault, Mercedes-Benz, Iveco, Scania, Freightliner.

Dall'inizio alla fine, hanno dominato i

camion MAN delle squadre Truck Sport Lutz Bernau - il team dei piloti Albacete e Oestreich - e Castrol Team Hahn Racing MAN - il team di Hahn e Mäkinen.

Staccata di oltre 270 punti dalla vetta la squadra MKR Technology di **Renault** - il team dei piloti Lacko e Bösiger - in terza posizione dalla prima all'ultima tappa.

LE CLASSIFICHE FINALI

	Jochen Hahn		417 punti
	Antonio Albacete		412 punti
	Markus Oestreich		316 punti



I primi tre classificati

Da sinistra, Hahn (che alza la coppa), Albacete e Oestreich

	Truck Sport Lutz Bernau (Albacete e Oestreich)		777 punti
	Castrol Team Hahn Racing (Hahn e Mäkinen)		630 punti
	MKR Technology (Lacko e Bösiger)		503 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 FRANCESCO LATTANZIO,
TITOLARE DI UN'AZIENDA DI AUTOTRASPORTO IN PROVINCIA DI BARI:
"LA CRISI NON SI SENTE SOLTANTO OGGI, AL SUD SIAMO NATI IN CRISI..."**

Sono Francesco Lattanzio, titolare di un'azienda di trasporto con sede in provincia di Bari.

Vengo da una famiglia di autotrasportatori, per cui sono sui camion fin da bambino. Nella mia azienda abbiamo avuto in passato dei dipendenti, ma ora sono solo. Dei tre camion che avevo, me ne resta uno soltanto, con cui trasporto merci soprattutto al Nord Italia.

Faccio anche trasporto di persone. Circa sette anni fa comprai un pullman, con l'obiettivo di lasciare il trasporto merci e lavorare solo a contatto con le persone. Ma non è semplice come pensavo... ho capito che questo tipo di trasporto funziona nelle zone più turistiche, mentre da noi è poco redditizio.

Comunque, essendo in calo la richiesta di trasporto merci, mi dedico anche al lavoro sul pullman, soprattutto in occasione di pellegrinaggi, per aumentare le entrate dell'azienda.

Al Sud la richiesta di trasporto di cose o persone è scarsa, ma non è questione di crisi, come si può dire al Nord. Non dico che con gli anni la situazione dalle mie parti sia peggiorata, perché al Sud siamo nati in crisi. Non è mai cambiato niente, il lavoro era e resta poco. Ci sono soltanto più le grandi catene di

supermercati nella mia zona.

Per questo, il mio lavoro si può dire che lo svolgo tutto al Nord. Giù da noi purtroppo non c'è speranza. Pensiamo al caso Ilva di Taranto: è stata una vera "mazzata" per noi autotrasportatori, molti di loro arrivavano con i mezzi vuoti dalla Calabria o dalla Sicilia, per caricare all'acciaieria.

Siamo arrivati al punto che preferisco salire al Nord col mezzo vuoto, cioè viaggiare senza carico fino al Nord, dove ho le consegne di lavoro, piuttosto che trasportare merci per un'impresa che non so poi se potrà pagarmi per il mio servizio.

Quello dei pagamenti è certamente il problema maggiore che incontro.

Fino alla metà degli anni Novanta, i soldi li prendevamo allo scarico, specialmente quando lavoravamo per i mercati. Oggi i soldi non li vediamo prima di 60 giorni.

Noi abbiamo scadenze ben precise da rispettare nei tempi di consegna, ma i clienti che per legge dovrebbero pagarci a 30 giorni, ci pagano sempre dopo, a 60 giorni e oltre... sempre che ci paghino. Fanno eccezione solo pochi clienti.

In più, se la legge stabilisce che un trasporto debba essere pagato almeno

una certa cifra, sono in tanti a rispondere che "a casa nostra comandiamo noi", per cui ci dobbiamo accontentare di prezzi bassi.

Per questo dico che **è inutile che le istituzioni facciano o non facciano.**

Io personalmente non ci credo più, perché a rispettare le leggi dobbiamo essere solo noi trasportatori, mentre non si fa nulla contro chi ci paga meno e più tardi del previsto.

Non credo neppure alle agevolazioni statali. Alcuni anni fa acquistai un Euro 5 e dovevano darmi un incentivo di 4800 euro, che ancora non ho visto! L'unica agevolazione di cui usufruisco è il **rimborso delle accise sul gasolio.** Il Governo ha pensato di ridurre i fondi per il rimborso delle accise il prossimo anno? Si vede che vuole che falliamo tutti...

Altro problema è quello dei costi, troppo elevati. A partire dalle assicurazioni: le **compagnie assicurative** devono proprio considerare tutti noi autotrasportatori del Sud dei delinquenti, per farci pagare polizze molto più care che al Nord!

Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente? Avete proposte al riguardo?

Raccontate la vostra esperienza!

Contattate l'associazione ASSOTRASPORTI!

Telefono: 348 8827231 - Email: info@assotrasporti.eu





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

MISSIONE

ASSOTRASPORTI si impegna quotidianamente e in modo innovativo per:



dare voce e spazio agli autotrasportatori come te che vogliono impegnarsi attivamente per la soluzione delle problematiche del comparto e della propria azienda



rappresentare, insieme agli autotrasportatori come te, la categoria presso le autorità, le organizzazioni e gli enti preposti



promuovere, grazie anche al tuo contributo, ogni iniziativa utile a ridurre i costi e aumentare i ricavi delle aziende di autotrasporto

ATTIVISMO

ASSOTRASPORTI CERCA DIRIGENTI IN TUTTA ITALIA

per costruire una squadra composta da chi i problemi dell'autotrasporto
li comprende veramente proprio perché li vive.

Oggi più che mai, in occasione della riforma in atto dell'Albo degli Autotrasportatori
con il relativo rinnovo cariche, **ASSOTRASPORTI** ti propone di
partecipare attivamente al rinnovamento del settore.

PRENDI PARTE AL RINNOVAMENTO!!!

ASSOTRASPORTI TI OFFRE LA POSSIBILITÀ DI TRASMETTERE ALLE ISTITUZIONI LE TUE PROBLEMATICHE

e le esigenze delle aziende di autotrasporto nella tua provincia

FAI SENTIRE LA TUA VOCE!!!

BENI E SERVIZI

ASSOTRASPORTI STIPULA CONVENZIONI E ACCORDI

con officine meccaniche, carrozzerie, elettrauto, gommisti,
impianti di carburanti locali, compagnie assicurative e altro ancora,
per offrire agli associati una sempre più vasta gamma di beni e servizi

ALLE MIGLIORI CONDIZIONI DI MERCATO.

Tavolo unico "post Consulta" per autotrasporto e logistica

Raccoglie consensi la proposta di ASSOTRASPORTI

Giunge da ASSOTRASPORTI l'idea di **"far sedere ad un solo tavolo rappresentanti delle imprese di autotrasporto, costruttori e player del trasporto merci su ferro"**, al fine di disporre di una visione completa del trasporto merci stradale e intermodale italiano, fondamentale per individuare soluzioni per la ripresa e il rilancio del settore, fra i più colpiti dalla crisi economica degli ultimi anni".

Lo dichiara il Presidente nazionale di ASSOTRASPORTI Secondo Sandiano, il quale definisce la tavola rotonda organizzata dall'associazione lo scorso 8 ottobre nel corso del Forum internazionale Move.App Expo 2013 "un primo passo in questa direzione, un trampolino di partenza per una disamina più approfondita delle problematiche legate allo sviluppo dell'intermodalità in Italia e un punto di partenza per la loro risoluzione, mettendo insieme player precedentemente riuniti nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica".

La tavola rotonda "Gomma e rotaia uniti: un'opportunità per il futuro delle aziende di autotrasporto" (di cui vi abbiamo parlato alle pagine 17-20) ha, infatti, visto confrontarsi personalità di spicco del mondo politico e logistico-transportistico, dagli operatori intermodali, ai rappresentanti degli autotrasportatori su gomma, agli operatori del trasporto su ferro, ai costruttori di automezzi.

In chiusura di lavori, lo stesso **Bartolomeo Giachino**, intervenuto in qualità di **Consigliere del Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi**, ha sottolineato l'utilità di tavoli di questo tipo, soprattutto in considerazione del fatto che "nel settore dei trasporti e della logistica siamo specializzati nell'essere incapaci a fare gioco di squadra".

Il Consigliere del Ministro prende a modello la Consulta per l'autotrasporto e la logistica, che già realizzava l'idea di un **tavolo comune per la discussione dei problemi la programmazione delle soluzioni**.

La Consulta, di cui egli stesso è stato ultimo Presidente, prima dell'abolizione messa in atto dall'Esecutivo Monti lo scorso anno, è stato un **"vero tavolo risolutivo"**, in cui tutte le parti avevano definito il piano e le azioni da portare avanti".

Un seme, quello lanciato da ASSOTRASPORTI con il beneplacito del Consigliere del Ministro dei Trasporti, che ha poi colto e riproposto Paolo Uggé, Presidente di FAI Confrtrasporto, nonché Vicepresidente di Confcommercio.

Intervenendo ad un convegno nell'am-

bito della manifestazione TruckEmotion all'Autodromo di Monza, Uggé ha dichiarato che costruttori di camion, autotrasportatori e Ferrovie dello Stato dovrebbero far fronte comune e costringere il Governo a prendere decisioni che finalmente facciano ripartire tre "ingranaggi fondamentali per il volano dell'economia".

"Visto che i problemi riguardano tutti e sono per tutti spesso simili, perché non sederci a un tavolo e condividere soluzioni comuni che possano andar bene a tutti?", conclude Uggé, sulla scia di Sandiano.



A inizio dicembre, il Consigliere del Ministro dei Trasporti, Bartolomeo Giachino, già Sottosegretario ai Trasporti, ha rilanciato l'idea di un tavolo dei trasporti e della logistica per discutere un "memorandum" per Governo, Parlamento e forze politiche.

Una dimostrazione che la proposta di ASSOTRASPORTI per il rilancio del settore trasportistico e logistico è stata recepita dal Governo.



Fermo dell'autotrasporto di dicembre 2013

Assotrasporti/Fiap-M: "Si ascolti la base, vera voce del trasporto"

Al momento di andare in stampa è in corso di svolgimento uno sciopero generale che vede coinvolti anche molti autotrasportatori. Nel panorama, assai frammentato, delle associazioni di categoria dell'autotrasporto, fra proclami di sciopero di taluni, poi ritirati, e presidi allestiti da altri, pubblichiamo quanto comunicatoci da Aurelio Prisco, Segretario nazionale di ASSOTRASPORTI/Fiap-M.

Il Segretario rimarca che, per calmare le acque, il Sottosegretario ai Trasporti Rocco Girlanda ha convocato una nuova riunione del tavolo dell'autotrasporto martedì 17 dicembre, in cui proseguirà il dialogo sui temi di interesse del settore e saranno invitate a partecipare le Associazioni che in questi giorni hanno partecipato ai movimenti di protesta "cui non sono tuttora seguite chiare, coerenti e sostenibili azioni di proposta", si legge nel comunicato ministeriale.

Prisco ricorda, inoltre, che il Ministro Maurizio Lupi, massima espressione del trasporto nelle istituzioni, alla vigilia del fermo aveva dichiarato che "gli autotrasportatori che intenderanno scioperare non hanno tra le loro ragioni nessuna richiesta presentata al Ministero dei Trasporti che sia rimasta inevasa e che li giustifichi", ricordando a chi "ostinatamente vuole fare questo sciopero a tutti i costi", i numerosi tavoli che si sono susseguiti al Ministero.

Ma allora, se è vero che al Ministero non ci sono richieste rimaste inascoltate, se è vero che ha riscosso "l'arghissima condivisione ed accettazione", come ha rimarcato lo stesso Sottosegretario Girlanda, il protocollo di intesa dello scorso 28 novembre con le grandi Associazioni di categoria, se è vero che gli incontri con queste ultime sono numerosi, è chiaro che **i tavoli attuali sono fallimentari**, in quanto **non rappresentano la base ed il vero disagio quotidiano dei trasportatori**, come delle altre categorie.

E così continuano le proteste e i presidi. Un chiaro segnale che il Paese è allo stremo delle forze "per colpa della crisi", un'espressione che da troppo tempo riempie i titoli dei giornali, al punto

da diventare la tragica normalità di un Paese le cui aziende ogni giorno chiudono a frotte. Questo stato delle cose è talmente ordinario da qualche anno a questa parte che nessuno crede più alle declamazioni dei nostri governanti, che da troppo tempo annunciano la fine della crisi senza che si veda poi all'orizzonte alcuna ripresa. Prisco si unisce, pertanto, al Vicepresidente Davide Calvi nell'esprimere la piena vicinanza di ASSOTRASPORTI/Fiap-M alle aziende italiane in agonia.

L'Associazione è da mesi in assiduo contatto con le forze politiche, in Parlamento e al Ministero dei Trasporti, ne segue quotidianamente i lavori con attenzione e interloquisce con loro laddove necessario. Nelle scorse settimane, ad esempio, la proposta ASSOTRASPORTI/Fiap-M di costituire un tavolo unico intorno a cui siedano tutte le parti interessate per analizzare insieme le problematiche connesse al rilancio del settore trasporti e allo sviluppo di logistica e intermodalità - analogamente a quanto faceva la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, soppressa lo scorso anno - è stata accolta dal Consigliere personale del Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Bartolomeo Giachino.

La proposta è giunta nel corso del convegno "Gomma e rotaia uniti: un'opportunità per la ripresa delle aziende di autotrasporto", organizzato lo scorso ottobre a Milano da ASSOTRASPORTI/Fiap-M con il Centro Ricerca Trasporti dell'Università di Genova, e coordinato dal Presidente Secondo Sandiano.

L'idea ha raccolto il plauso dell'On. Giachino, che a sua volta l'ha rilanciata promuovendo un tavolo dei trasporti e della logistica che discuta un "memorandum" per Governo, Parlamento e forze politiche. Gli stessi rappresentanti di altre Associazioni hanno condiviso la proposta ASSOTRASPORTI/Fiap-M, a dimostrazione che sino ad oggi, nel clima di **immobilismo che soffoca il mondo dei trasporti ai piani alti**, non ci aveva pensato nessuno.

Al contempo, ASSOTRASPORTI/Fiap-M dialoga direttamente con gli auto-

trasportatori, per discutere dei loro problemi, raccogliere le esigenze e portare tali istanze a tutte le forze politiche e sociali competenti, per poi informare i trasportatori di quanto emerge dai lavori delle Istituzioni.

Non dimentichiamo però - puntualizza il Segretario - che, prima ancora di un'Associazione come la nostra, dovrebbero essere i governanti a farsi carico delle esigenze di una categoria professionale di importanza vitale per l'economia del nostro Paese, avanzando per primi proposte atte a dare soluzione alle molte problematiche dell'autotrasporto.

ASSOTRASPORTI/Fiap-M, in ogni caso, prosegue la sua attività di ascolto e dialogo con la categoria, al fine di predisporre idonee proposte da presentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Saranno ovviamente **proposte di contenuto** in risposta alle reali problematiche del settore, e non richieste di puro interesse della "sigla", nell'ambito dei giochi di potere fra le maggiori Associazioni cui siamo soliti assistere, soprattutto da alcune settimane a questa parte, con il rinnovo del Comitato centrale dell'Albo Autotrasportatori alle porte.

A questo riguardo, occorre riflettere bene su quale sarà il risultato futuro delle **nuove regole di rappresentatività dell'autotrasporto al Comitato centrale**, la cui riforma è stata inserita inspiegabilmente - se non con le ragioni strumentali delle grandi Associazioni - in una manovra finanziaria su cui il Governo ha posto la questione di fiducia. È certo che in questo modo le nuove regole riconfermeranno l'attuale tavolo delle Associazioni, come avvenuto dal 1999 ad oggi.

Cosa ne pensate?

**Contattate
ASSOTRASPORTI
per dire la vostra!**

**Telefono: 348.8827231
Email: info@assotrasporti.eu**

IL VIAGGIO A PUNTATE SULLA SICUREZZA STRADALE

Quinta 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.

REVISIONE VEICOLI, CONTINUA IL FALLIMENTO MCTCNET2: UN ALTRO RINVIO

Incredibile ma vero. È del 27 settembre una **nuova circolare** (prot. RU 23840) **sul protocollo di comunicazione delle apparecchiature utilizzate per la revisione dei veicoli a motore MCTCNet2** firmata dall'architetto Maurizio Vitelli, che in pratica modifica ancora la situazione, sebbene si legga che "al fine di non stravolgere la tempistica prevista e dilatare inutilmente l'effettiva attivazione del progetto, si ritiene opportuno confermare tempi e modalità di attuazione del protocollo MCTCNet2".

Le ragioni del nuovo contrattempo sono legate alla certificazione dei software PCStazione e PCPrenotazione, che stando all'aria che si respirava ad Autopromotec non avrebbero invece dovuto avere nessun tipo di problema.

"Si rileva difatti - spiega la circolare - che la fase iniziale del progetto, consistente nella certificazione dei software PCStazione e PCPrenotazione, non ha trovato ad oggi il suo completo adempimento: alla data odierna nessuna azienda ha ultimato positivamente le procedure di verifica dei software per i quali ha presentato domanda".

Per 'scavalcare' il problema, "l'Amministrazione, esaminata la documentazione prodotta dalle aziende, autorizzerà il CSRPAD (Centro Superiore Ricerche e Prove Autoveicoli e Dispositivi) ad atti-

vare sul Portale tutti i software PCStazione e PCPrenotazione per i quali l'iter di approvazione sia terminato, ovvero sia ancora in corso e non ancora concluso ma in stato avanzato di completamento."

"Il CSRPAD - prosegue la circolare - si limiterà alla loro attivazione, previo caricamento da parte del produttore della propria chiave pubblica, ma procederà al rilascio del certificato solamente a conclusione, con esito favorevole, delle verifiche e prove previste.

Le aziende interessate potranno pertanto, anche in deroga a quanto precedentemente previsto, avviare gli aggiornamenti dei software presso le officine.

Tale adempimento sarà condotto sotto la responsabilità delle aziende produttrici dei software".

I tempi per mettersi in regola?

Qualora al 31 marzo 2014, termine ultimo per l'aggiornamento dei PCPrenotazione e PCStazione presso le officine, il produttore non avesse concluso con esito positivo le verifiche previste, il CSRPAD procederà alla disattivazione dei software dal Portale, con conseguente inibizione all'uso degli stessi.

Tutti gli aggiornamenti software, certificati o non certificati, puntualizza la Motorizzazione, "dovranno essere comunicati, dall'officina, agli UMMC di competenza entro e non oltre 15 giorni dall'avvenuto aggiornamento mediante la consegna degli schemi e diagrammi, aggiornati in conformità a quanto stabilito nel D.D. 3986 dell'11 agosto

MCTCNet2, il crono programma

Con la Circolare precedente (Prot. R.U. 9182) del 10 aprile scorso, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva definito nuovi tempi e modalità di attuazione.

Spostato al **1° ottobre 2013** l'inizio dell'installazione dei software PC Stazione e PC Prenotazione (da completare entro il 31 marzo 2014), al **1° febbraio 2014** l'inizio dell'installazione dei Sistemi Riconoscimento Targa e al **1° aprile 2014** l'inizio dell'adeguamento delle Apparecchiature (all'atto della verifica periodica annuale) a MCTCNet2.

Il processo si concluderà il **30 marzo 2015**, quando tutte le apparecchiature saranno aggiornate.

2009 e s.m.i.

A tal proposito, si invitano i funzionari degli UMMC a verificare, nel corso di future eventuali visite ispettive, la corrispondenza tra le versioni delle licenze software in uso presso le officine e la documentazione agli atti".

Non cambia nulla rispetto alla circolare dell'aprile scorso (**si veda il box "MCTCNet2, il crono programma"** a pagina 27) per quanto riguarda Sistema di riconoscimento targhe e Apparecchiature, se non che per il primo punto: i certificati di approvazione dei

sistemi vengono rilasciati a partire dal 1° febbraio 2014 invece che il 31 gennaio 2014.

Un "a partire dal" che vale anche per il rilascio dei certificati di idoneità dei software, appunto "a partire dal 1° ottobre 2013".

PRECISAZIONI SUL PROTOCOLLO NELLA NUOVA CIRCOLARE

- La prima, "relativamente alla prova delle emissioni dei veicoli ad accensione comandata, si rende necessario modificare la soglia minima di CO₂ adottata quale riferimento per considerare la sonda dei gas inserita nel tubo di scarico. Il nuovo valore di riferimento da adottare è il 3%".
- Sono poi aggiunte le seguenti entry nel file di Prenotazione PR2/AC2:

File PRE/ACC Sezione [Prenotazione]			
ENTRY	TIPO	DIM	DESCRIZIONE
NProtRegistrRevisioni=	N	6	Indica il numero di protocollo assegnato in fase di prenotazione sul registro del protocollo revisioni (prima colonna del registro)
NomeFileMCTCNet=	N	8	Indica il nome del file MCTCNet corrispondente (AAnnnnnn)
Estremo Pagamento	S (*)	20	NON OBBLIGATORIA. Indica l'estremo pagamento relativo alla prenotazione effettuata al Centro Elaborazione Dati, tramite il software PCPrenotazione

- Un'ultima precisazione sulle descrizioni delle entry NumGiriMotoreMinN1 e NumGiriMotoreMinN2, i cui valori si devono intendere rilevati al numero di giri minimo, misurato durante la prova che ha generato la massima emissione sonora.

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.



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 2011, RIDOTTE LE PERCENTUALI DI SCONTO

In concomitanza con l'erogazione, a titolo di acconto, dei rimborsi dei pedaggi per i viaggi in autostrada effettuati dagli autotrasportatori di merci in conto terzi nel 2011, il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori ha provveduto a rideterminare le percentuali di sconto con una delibera d'urgenza, alla luce degli ultimi **tagli operati sui fondi a disposizione**.

Sono così state ridotte le percentuali di rimborso che erano state previste per i vari scaglioni di fatturato totale annuo in pedaggi autostradali.

Si va dal taglio minimo di un punto e mezzo per cento, che riguarda lo sconto da assegnare alle aziende con il minore fatturato annuale in pedaggi (da 100 mila a 300 mila euro), al taglio più

pesante di oltre quattro punti e mezzo, per le aziende o i raggruppamenti di aziende con fatturato totale più alto (oltre 3 milioni e mezzo di euro in pedaggi).

L'ammontare delle risorse destinate al rimborso dei pedaggi 2011 passa complessivamente **da oltre 149 milioni di euro a poco più di 139 milioni**.

Di seguito trovate indicate nella terza colonna le percentuali di sconto rideterminate per scaglione di fatturato:

Fatturato annuo dei pedaggi in euro	Percentuale di riduzione prevista	Nuova percentuale applicata
da € 100.000 a € 300.000	4,33	2,8002
da € 300.001 a € 800.000	6,50	4,2036
da € 800.001 a € 1.500.000	8,67	5,6070
da € 1.500.001 a € 3.500.000	10,83	7,0038
oltre € 3.500.000	13	8,4072



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

TRASPORTI "IN TERRA, IN CIELO, IN MARE" - PRIMA PARTE

Un inno patriottico della seconda guerra mondiale esaltava le vittorie ottenute "in terra, in cielo e in mar". Ovvero celebrava il controllo del territorio e l'espansione di un mercato da

estendere oltre i confini della nazione, così da assicurare un potere economico sviluppato attraverso le tre vie di comunicazione, che avrebbe comportato il correlativo benessere per i cittadini.

L'Italia è protesa sul mare e, con la sua posizione centrale nel Mediterraneo, che veniva chiamato "mare nostrum", i suoi 1.800 chilometri di coste sui mari Tirreno, Ionio ed Adriatico, gli innumerevoli porti mercantili e turistici operativi ai quattro punti cardinali, costituisce polo di ricezioni e spedizioni di merci nell'am-

bito nazionale ed internazionale da e verso l'Europa, l'Africa e l'Atlantico. Il suo naturale entroterra, retrostante la fascia delle Alpi, è l'intera Europa. Non esiste nel nostro continente un altro stato che possa usufruire di una tale ottimale configurazione geografica.

Nella consapevolezza dell'importanza strategica di una rapida percorribilità del territorio per la circolazione dei traspor-

ti, pur ignorando la moderna logistica e la sistematica dei trasporti intermodali, la civiltà dello Stato romano realizzò un impero ed un potere che si protrasse nei secoli, avvalendosi di uno sviluppo viario, per i tempi altamente tecnologico, con il quale l'impero era collegato con Roma. Anche dopo 2000 anni, il nome delle strade romane sulle quali si sviluppò la grande circolazione, ha mantenuto un tale

significato onomatopeico che alle prestigiose autovetture prodotte dalla Lancia vennero attribuiti i nomi delle antiche vie consolari: Flaminia - Aurelia - Appia; si da correlare i nomi di tali autovetture con la percorrenza stradale.

Anteriormente agli eventi bellici della seconda guerra mondiale, nella consapevolezza della imprescindibile necessità per una nazione moderna di avvalersi di una rete viaria funzionale da adibire ai trasporti, vennero costruite le cosiddette "camionali", ovvero vie di percorrenza privilegiata per le merci.



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



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.

NULLITÀ DELLE SANZIONI PER IL TRASPORTO MERCI IN CONTO PROPRIO

L'autotrasportatore titolare della autorizzazione al trasporto merci conto terzi può **effettuare viaggi in conto proprio senza incorrere in alcuna sanzione particolare**.

Tale attività è da considerarsi accessoria rispetto a quella principale e pertanto ammissibile senza alcun titolo abilitativo.

Tale principio è stato stabilito dalla Suprema Corte di Cassazione con la sentenza emessa dalla sezione II n. 13725 depositata il 31 luglio 2012. Prima di tale pronuncia l'uso privato dei mezzi di trasporto dotati di licenza conto terzi è sempre stata ritenuta non consentita dalla legge stante la diversa definizione legislativa tra trasporto conto terzi e trasporto conto proprio.

Le sanzioni amministrative previste

dalla legge 298 del 1974 sono molto severe. Per quanto concerne la sanzione pecuniaria, essa ammonta ad euro 4130,00 ed inoltre si prevede l'applicazione della sanzione accessoria del fermo per tre mesi del veicolo nel caso in cui il trasporto avvenga con un mezzo il cui peso sia superiore ai sessanta quintali.

La Suprema Corte ha rilevato che per l'esercizio dell'attività di trasporto merci in conto terzi e conto proprio la legge 6 giugno 1974 n. 298 prevede due provvedimenti abilitativi diversi.

Tuttavia se l'autotrasportatore è munito del titolo abilitativo conto terzi la sanzione amministrativa e accessoria non deve essere contestata.

Infatti - spiega la Corte di Cassazione - la licenza che autorizza al trasporto pro-

fessionale conto terzi ha contenuto più ampio dell'altra destinata al trasporto privato, essendo subordinata a requisiti e condizioni più rigide.

Questa autorizzazione, a parere del Supremo Collegio, può infatti essere considerata "senz'altro comprensiva anche del trasporto in conto proprio, che rappresenta un minus, sicché risulta ultro-neo pretendere che chi ha già ottenuto il titolo maggiore si debba munire anche dell'altro, per poter svolgere una attività che l'art. 31 lett. b della legge citata definisce come complementare o accessoria".

Pertanto i Giudici hanno stabilito che non si possa pretendere che un autotrasportatore abilitato al trasporto conto terzi non possa effettuare anche trasporti privati, perlomeno di carattere occasionale.

Tale decisione si scontra con le indicazioni ministeriali che sostengono invece la sanzionabilità degli autisti.

**Dr. SAVERIO NICCO****LAVORO**

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

D.L. 76/2013: LE NOVITÀ INTRODOTTE AD ALCUNE TIPOLOGIE CONTRATTUALI

Il Decreto legge 76/2013 - Decreto Lavoro, convertito in Legge 99/2013, pone tra i suoi obiettivi l'emanazione di norme che favoriscano

la promozione dell'occupazione, in particolare quella giovanile.

In questa sede analizzeremo, anche alla luce della circolare 35/2013 del Ministe-

ro del lavoro, le modifiche apportate dal decreto ai seguenti contratti di lavoro:

- contratto a tempo determinato,
 - contratto di distacco,
 - contratto intermittente
 - contratto di apprendistato,
- con l'obiettivo di fare il punto della situazione.

CONTRATTO A TEMPO DETERMINATO

CONTRATTO A TERMINE "ACAUSALE"

Il contratto di lavoro a tempo determinato può essere stipulato, in linea generale, qualora sussistano motivazioni di carattere tecnico, produttivo, organizzativo e sostitutivo.

La riforma Fornero (L. 92/2012) ha introdotto la possibilità di stipulare un contratto a tempo determinato senza l'obbligo di indicazione della causale in caso di primo rapporto di lavoro a tempo determinato tra le parti, per una durata massima di dodici mesi. Il contratto a termine "acausale" può essere stipulato sia dai datori di lavoro che dagli utilizzatori, in caso di somministrazione.

Il Ministero del lavoro, con circolare 18/2012, chiarisce che il riferimento al primo contratto di lavoro tra le parti trova giustificazione nel fatto che il contratto a termine "acausale" è finalizzato anche "ad una miglior verifica delle attitudini e capacità professionali del lavoratore in relazione all'inserimento nello specifico contesto lavorativo".

Il decreto legge 76/2013 introduce, rispetto a quanto sopra riportato, le seguenti novità:

- il contratto "acausale" può essere prorogato. La durata massima non può comunque superare i dodici mesi;
- i Ccnl, anche a livello aziendale, possono prevedere specifiche ipotesi di stipula dei contratti a termine "acausali". Pertanto, secondo la circolare 35/2013 del Ministero del lavoro i contratti collettivi potranno prevedere che il contratto a termine "acausale" possa avere una durata superiore ai dodici mesi e che possa essere sottoscritto anche da soggetti che abbiano già avuto, in precedenza, un rapporto di lavoro subordinato.

I "PERIODI CUSCINETTO"

Sempre in relazione al contratto a termine "acausale", viene introdotta la possibilità di applicazione dei c.d. periodi cuscinetto. Pertanto, il contratto potrà proseguire oltre la propria naturale scadenza, senza essere riqualficato come rapporto di lavoro a tempo indeterminato, nei seguenti limiti:

- fino ad un massimo di trenta giorni per i contratti di durata fino a sei mesi,
- fino ad un massimo di cinquanta giorni per i contratti di durata superiore a sei mesi.

Risulta opportuno ricordare che in questo caso è d'obbligo l'applicazione delle maggiorazioni retributive dovute al lavoratore per ogni giorno di continuazione del rapporto di lavoro che sono pari al 20% fino al decimo giorno successivo e al 40% per i giorni seguenti.

INTERVALLI TRA DUE CONTRATTI A TERMINE

I c.d. periodi di "stop&go" tra due contratti a termine vengono riportati a dieci giorni per i contratti di durata fino a sei mesi e a venti giorni per i contratti di durata superiore.

La disposizione vale per i contratti stipulati dopo il 28 giugno 2013, anche se il precedente rapporto lavorativo ha avuto origine antecedentemente, ma non trova applicazione nei seguenti casi:

- lavoratori impiegati nelle attività stagionali di cui al D.P.R. 1525/1963,
- ipotesi individuate dai contratti collettivi, anche aziendali, stipulati dalle organizzazioni sindacali datoriali e dei lavoratori comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, non necessariamente in relazione alle attività stagionali.

DISTACCO DI PERSONALE ALL'INTERNO DELLE RETI D'IMPRESA

Il distacco è l'istituto attraverso il quale un datore di lavoro, per soddisfare un proprio interesse, mette temporaneamente a disposizione di un altro datore uno o più lavoratori per l'esecuzione di una determinata attività lavorativa. Una delle problematiche più rilevanti in caso di distacco di personale risiede nell'individuazione dell'interesse del distaccante.

Nel caso in cui il distacco di personale intervenga tra imprese che hanno sottoscritto un contratto di rete, l'interesse da parte del distaccante si configura automaticamente in virtù dell'operare della rete stessa.

Ne deriva che, in caso di verifica ispettiva, sarà sufficiente il controllo dell'esistenza del contratto di rete tra distaccante e distaccatario, ai sensi del D.L. 5/2009 convertito dalla L. 33/2009.

La norma autorizza, inoltre, la possibilità di esercizio del potere direttivo nei confronti dei lavoratori distaccati, da parte di ciascun imprenditore che partecipi al contratto di rete. In relazione alla sanzionabilità di eventuali illeciti sarà necessario rifarsi a quanto previsto dal contratto stesso.

CONTRATTO DI LAVORO INTERMITTENTE

Il legislatore introduce un limite all'utilizzo del contratto di lavoro intermittente stabilendo che lo stesso è ammesso, per ciascun lavoratore e con il medesimo datore di lavoro, per un periodo non superiore alle quattrocento giornate di effettivo lavoro, da computarsi nell'arco di tre anni solari. Ne deriva che, per ogni rapporto di lavoro intermittente con il medesimo datore di lavoro si dovrà effettuare il computo delle giornate di effettiva prestazione a partire dal giorno di effettiva prestazione andando a ritroso di tre anni e comunque prestate successivamente al 28 giugno 2013, giorno di entrata in vigore delle disposizione.

Per il settore autotrasporti, poiché questo non ricade tra quelli espressamente esclusi dal decreto, il superamento del limite comporta la riqualificazione del rapporto di lavoro in contratto a tempo pieno e indeterminato a partire dalla data di superamento del limite predetto.

CONTRATTO DI APPRENDISTATO

Il decreto introduce modifiche principalmente riguardo ai seguenti tre aspetti:

- 1) il piano formativo individuale deve essere obbligatorio solo in relazione alla formazione per l'acquisizione delle competenze tecnico-professionali e specialistiche;
- 2) la registrazione della formazione e della qualifica professionale a fini contrattuali eventualmente acquisita deve essere effettuata in un documento che abbia i contenuti minimi del modello di libretto formativo del cittadino così come previsto dal D.M. 10 ottobre 2005;
- 3) in caso di imprese multi localizzate, la formazione deve avvenire nel rispetto della disciplina della Regione dove l'impresa ha la propria sede legale.

Riportiamo, di seguito, lo schema esemplificativo di libretto formativo, così come pubblicato nella circolare 35/2013 del Ministero del lavoro:

TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	CONTESTO DI ACQUISIZIONE (in quale percorso/situazione sono state sviluppate le competenze indicate)	PERIODO DI ACQUISIZIONE (anno/i in cui sono state sviluppate le competenze indicate)	TIPO DI EVIDENZE DOCUMENTALI A SUPPORTO DELL'AVVENUTA ACQUISIZIONE DELLE COMPETENZE DESCRITTE

La norma prevedeva l'adozione da parte della Conferenza Stato-Regioni delle linee guida per il contratto di apprendistato professionalizzato o di mestiere, in relazione ai punti sopra esposti, entro il 30 settembre 2013. Poiché ciò non è avvenuto, il 1° ottobre 2013 le disposizioni hanno trovato diretta applicazione, tuttavia, non essendo il termine perentorio, le Regioni hanno varato successivamente le linee guida che, ad oggi, sono al vaglio della Conferenza Stato-Regioni.

Sempre in tema di apprendistato il legislatore stabilisce che successivamente al conseguimento della qualifica o del diploma professionale, allo scopo di conseguire la qualifica professionale ai fini contrattuali, è possibile la trasformazione del contratto in apprendistato professionalizzante o di mestiere. La disposizione si applica ai contratti in corso alla data di entrata in vigore del decreto il cui periodo formativo non sia ancora scaduto. Inoltre, è necessario che i contratti collettivi abbiano individuato la durata massima complessiva dei due periodi di apprendistato.



ANGELO DE SANTIS

ASSICURAZIONI

Iscritto all'Albo nazionale degli agenti di assicurazione, è titolare di agenzia assicurativa, con operatività ventennale. È consulente del gruppo Agenti Zurich, nonché consulente per primario gruppo bancario a livello nazionale.

L'ATTESTAZIONE DI CAPACITÀ FINANZIARIA PER AUTOTRASPORTATORI TRAMITE LA STIPULA DI UNA POLIZZA RC PROFESSIONALE: COS'È E A COSA SERVE ?

La polizza di Responsabilità Civile Professionale e la sua relativa attestazione per la dimostrazione del requisito della capacità finanziaria è obbligatoria per legge ai sensi dell'art.7 comma 1 del Reg. CE n.1071/2009.

Protegge il patrimonio dell'autotrasportatore dai rischi professionali durante il normale svolgimento della propria attività lavorativa.

La compagnia assicurativa garantisce il trasportatore dalle richieste di risarcimento presentate da terzi, danneggiati

ti dall'operato dell'assicurato per errori, negligenze, imprudenza od omissioni durante l'esercizio della professione di autotrasporto.

La convenienza di questa polizza è dovuta soprattutto al fatto che non intacca la situazione finanziaria delle aziende di trasporto poiché il rilascio di una fidejussione bancaria (tra l'altro molto difficile da ottenere) andrebbe a compromettere fortemente gli affidamenti bancari aziendali.

Il nostro prodotto risulta **quindi conveniente per una giusta copertura**

assicurativa ai fini della responsabilità civile professionale anche per un'azienda senza patrimonio e senza reddito, che sappiamo non è possibile certificarla da un revisore e/o garantirla da parte di un istituto bancario.

Pertanto la forma più conveniente dal punto di vista economico e migliore dal punto di vista delle garanzie prestate ai terzi, ai fini del rilascio della capacità finanziaria presso l'albo autotrasportatori, tenuto dalla provincia, è la nostra polizza di responsabilità civile professionale.

Chiunque fosse interessato a ricevere un preventivo o volesse raccogliere informazioni più approfondite può rivolgersi all'associazione degli autotrasportatori ASSOTRASPORTI, contattando il personale dedicato al numero di telefono 348.8827231.

Chiunque fosse interessato a ricevere un preventivo o volesse raccogliere informazioni più approfondite può rivolgersi all'associazione degli autotrasportatori ASSOTRASPORTI, contattando il personale dedicato al numero di telefono 348.8827231.

ATTESTAZIONE DI CAPACITÀ FINANZIARIA PER AUTOTRASPORTATORI

**INGRANATE
LA MARCIA...
CHIAMATECI E
ASSICURATEVI!**



Corso Soleri 3, 12100 Cuneo
www.assotrasporti.eu

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.eu



348.8827231

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.



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.

IL TRATTAMENTO FISCALE DEGLI OMAGGI

La concessione di omaggi da parte delle imprese e degli esercenti arti e professioni ai clienti, ai dipendenti e ai collaboratori, seppur

ridottasi per ovvie ragioni, rappresenta ancora un fatto usuale, in special modo in occasione di festività e ricorrenze.

Riteniamo utile riprendere i principali aspetti del trattamento fiscale di tali cessioni nell'ambito delle imposte sui redditi, dell'IRAP e dell'IVA.

Per quanto attiene alle imposte sui redditi e all'IRAP gli oneri sostenuti per la distribuzione di omaggi possono assumere diversa natura reddituale a seconda che i destinatari del bene siano clienti o dipendenti ovvero soggetti fiscalmente assimilati, per esempio collaboratori coordinati e continuativi, compresi i lavoratori a progetto.

In linea generale, i costi sostenuti per omaggi distribuiti ai clienti sono interamente deducibili, se il valore unitario dei beni in omaggio destinati ad uno stesso soggetto non supera i 50,00 euro. Se il valore unitario dell'omaggio supera i 50,00 euro ovvero vengono dati in omaggio prestazioni di servizi o titoli rappresentativi delle stesse (per esempio tessere per entrare al cinema, carnet per centro benessere), questi rientrano tra le così dette "spese di rappresentanza".

Per determinare il "valore unitario" dell'omaggio, occorre fare riferimento al regalo nel suo complesso (per esempio cesto natalizio), e non ai singoli beni che lo compongono nonché al costo d'acquisto del bene, comprensivo anche degli oneri accessori di diretta imputazione quali l'eventuale IVA indetraibile, i costi di trasporto, ecc..

I costi sostenuti dal datore di lavoro per l'acquisto di beni da destinare in omaggio ai dipendenti e ai soggetti assimilati è deducibile dal reddito d'impresa secondo le norme relative ai costi per le prestazioni di lavoro.

Le spese per omaggi acquistati nell'am-

bito del regime dei così detti "nuovi contribuenti minimi" sono interamente deducibili nel periodo di sostenimento, se relative a beni di valore pari o inferiore a 50,00 euro. Nel caso in cui i beni superino tale valore limite, le relative spese sono deducibili quali spese di rappresentanza, secondo i criteri previsti dal DM 19.11.2008.

Con riferimento alla determinazione della base imponibile IRAP per le società di capitali (srl, spa, sapa e cooperative), le spese per omaggi sono deducibili per l'importo stanziato a Conto economico mentre per le società di persone commerciali (snc, sas e società ad esse equiparate) e gli imprenditori individuali gli omaggi non sono deducibili ai fini IRAP. Sempre ai fini IRAP le spese per omaggi destinati ai dipendenti e ai soggetti assimilati, nell'ambito delle società di capitali (srl, spa, sapa e cooperative), risultano deducibili, se sono funzionali all'attività di impresa e non assumono natura retributiva per il dipendente o il collaboratore (ad esempio le tute e/o le scarpe da lavoro) mentre sono indeducibili, se rientrano tra le spese per il personale dipendente, rivestendo natura retributiva per il dipendente o il collaboratore.

Per le società di persone e gli imprenditori individuali, invece, gli omaggi ai dipendenti sono indeducibili ai fini IRAP.

Per gli esercenti arti e professioni il costo dei beni oggetto di cessione gratuita od omaggio alla clientela è deducibile dal reddito a titolo di spesa di rappresentanza, nel limite dell'1% dei compensi percepiti nel periodo d'imposta; analogo trattamento è applicabile ai fini IRAP.

Per i professionisti, il costo sostenuto per l'acquisto di beni dati in omaggio ai propri dipendenti (o collaboratori) non è specificamente disciplinato. Il costo di tali omaggi quindi parrebbe essere integralmente deducibile dal reddito di lavoro autonomo professionale, al pari di ogni altra spesa per prestazioni di lavoro

dipendente o assimilato sostenuta dal professionista, dal momento che le liberalità ai dipendenti non rientrano tra le spese di rappresentanza, secondo la nozione fornita dal DM 19.11.2008, applicabile anche al reddito di lavoro autonomo. Ai fini IRAP, la riconduzione di tali oneri tra le spese per prestazioni di lavoro ne esclude la deducibilità, salvo che essi risultino funzionali all'attività di lavoro autonomo e non assumano natura retributiva per il dipendente o il collaboratore.

Ai fini IVA le cessioni gratuite di beni ai clienti seguono la disciplina generale di imponibilità, ad eccezione dei beni non rientranti nell'attività propria dell'impresa.

Gli acquisti di beni destinati ad essere ceduti gratuitamente, la cui produzione o commercio rientra nell'attività dell'impresa, non costituiscono spese di rappresentanza. Pertanto, l'IVA assolta all'atto dell'acquisto è detraibile senza limitazioni.

Si ritiene significativo precisare che la rivalsa dell'IVA non è obbligatoria per le cessioni gratuite di beni. In assenza quindi di rivalsa, l'operazione può essere certificata emettendo in un unico esemplare, un'autofattura con l'indicazione del prezzo di acquisto dei beni, dell'aliquota applicabile e della relativa imposta, specificando anche che si tratta di "autofattura per omaggi". Tale documento, che deve essere annotato sul registro IVA delle vendite, può essere emesso singolarmente per ciascuna cessione, ovvero mensilmente per tutte le cessioni effettuate - nel mese.

In alternativa è possibile procedere annotando, su un apposito "registro degli omaggi", l'ammontare globale dei prezzi di acquisto dei beni ceduti gratuitamente, riferito alle cessioni effettuate in ciascun giorno, distinte per aliquota.

L'IVA non addebitata in rivalsa è indeducibile ai fini delle imposte sui redditi.

Gli acquisti di beni destinati ad essere ceduti gratuitamente, la cui produzione o il cui commercio non rientra nell'attività propria dell'impresa, costituiscono

no sempre spese di rappresentanza, indipendentemente dal costo unitario dei beni stessi. Per i beni non rientranti nell'attività propria dell'impresa, la cessione gratuita è sempre esclusa da IVA. L'IVA relativa alle spese di rappresentanza, invece, è detraibile solo in relazione all'acquisto di beni di costo unitario non

superiore a 25,82 euro.

Pertanto, l'IVA è detraibile, se il valore unitario del bene non è superiore a 25,82 euro mentre è indetraibile, se il valore unitario del bene è superiore a tale limite.

I beni acquistati per essere ceduti a titolo di omaggio ai propri dipendenti e ai

soggetti assimilati (es. collaboratori) non sono inerenti all'attività d'impresa e non possono nemmeno essere qualificati come spese di rappresentanza; di conseguenza, la relativa IVA è indetraibile, mentre la loro cessione gratuita è esclusa dal campo di applicazione dell'imposta.



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.

SI "RIPARTE" CON LA QUALITÀ DELLA RESPONSABILITÀ CONDIVISA

La recente revisione della norma tecnica "Codice di pratica", rivisitata sia nel testo che nella documentazione, permette la ripresa delle attività di certificazione ed il rilascio del certificato di conformità attestante la buona e corretta gestione delle aziende di autotrasporto in materia di sicurezza. Nello specifico le delibere pubblicate aggiornano ed integrano le procedure già definite dal 2006 ad oggi e definiscono:

- gli indirizzi in materia di certificazione delle imprese che effettuano trasporto merci pericolose, di derrate reperibili, di rifiuti industriali e di prodotti farmaceutici;
- l'elenco degli Ispettori della Qualità e Sicurezza delle Imprese di Autotrasporto e il regolamento per l'accreditamento degli Organismi di Certificazione della Norma Tecnica denominata "Codice di Pratica".

Con l'approvazione delle delibere richia-

mate sono stati definiti i tempi e le modalità riguardanti l'aggiornamento dell'elenco degli auditor e lead auditor nonché dei docenti ma soprattutto si ripropone quello che lo schema "codice di pratica" voleva ottenere nel mondo dell'autotrasporto con la riforma dell'autotrasporto, nata dalla legge delega 32/2005 e compiuta dai Decreti legislativi 284 e 286 del 2005.

È sempre più attuale che le imprese che si avvalgono di aziende di autotrasporto e che fino ad oggi hanno guardato al trasporto come ad un aspetto marginale dell'attività, sono fortemente chiamate in causa. Diventa quanto mai necessario cominciare a guardare al trasportatore come ad un "partner professionale" che deve esercitare il proprio compito in maniera ineccepibile garantendo la qualità del servizio esercitato in condizioni di massima sicurezza.

La norma "Codice di pratica" che può applicarsi a qualunque organizzazione effettui trasporto di merci su gomma "conto terzi" di trasporti di Farmaci, Rifiuti, Derrate deperibili e Merci pericolose si basa su un disciplinare, che definisce i requisiti per poter realizzare un sistema di gestione della sicurezza dell'autotrasporto che riduca i rischi e fornisca maggiori garanzie di controllo sul trasporto. Le aziende che otterranno la certificazione, anche in relazione alle nuove delibere, saranno iscritte in un elenco che sarà

Trovate un approfondimento sulle novità relative al Codice di Pratica sullo scorso numero del TN - TRASPORTONOTIZIE

Ve lo siete persi? Scaricate la rivista dall'Archivio online su trasportonotizie.com o richiedeteci l'invio gratuito della rivista!

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



gestito dal Comitato Centrale dell'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e a cui potranno accedere i committenti.

Si evidenzia che **il raggiungimento di tale Certificazione fornisce una maggiore garanzia per il cliente finale**. Gli autotrasportatori garantiscono un servizio più "protetto", nel rispetto delle leggi e regolamenti applicabili.

È tanto augurabile quanto probabile che le aziende committenti nei prossimi mesi, anche grazie a questo nuovo impulso dell'Albo degli Autotrasportatori, comincino ad avvalersi dell'opera di trasportatori certificati secondo il Codice di pratica, che diviene elemento fortemente qualificante per le aziende di trasporto.

Rimaniamo a vostra completa disposizione per fornirvi ogni tipo di informazione a riguardo. Buona condivisione a tutti.

Focus: qui Piemonte

Cuneo, contributi camerali per la formazione Ammessi i corsi obbligatori per l'autotrasporto

La Camera di Commercio di Cuneo ha stanziato sui bilanci 2013 e 2014 un fondo di 200.000 euro per **contributi a favore delle imprese operanti sul territorio provinciale** nei settori industria, artigianato, commercio, turismo e servizi. Lo segnala l'associazione degli autotrasportatori ASSOTRASPORTI. I contributi sono finalizzati a promuovere la formazione e l'aggiornamento professio-

nale, in aula e on line, di titolari, dirigenti, dipenderenti e coadiuvanti. Sono ammessi al finanziamento **corsi obbligatori per legge riguardanti la sicurezza, l'aggiornamento professionale di categoria, la formazione obbligatoria per il settore dell'autotrasporto, la privacy**. Le domande, da presentare in via telematica **entro il 31 luglio 2014**, devono riguardare corsi di formazione

svolti tra il 1° luglio 2013 e il 30 giugno 2014. Il contributo camerale riconosciuto è pari al **30% del costo diretto sostenuto**

dalle imprese (al netto di IVA), fino ad un massimo di 4.000 euro erogabile per impresa.

PER AVERE MAGGIORI INFORMAZIONI E CHIARIMENTI SI CONTATTI LA SEDE CUNEESE DI ASSOTRASPORTI
TEL.: **0171 41.31.46**
FAX: **0171 42.69.64**
EMAIL: **CUNEO@ASSOTRASPORTI.EU**

Il Piemonte verso la vera efficienza dei trasporti Angeleri: "Lo Stato ci deve dare 100 milioni di euro in più"

Il Piemonte è faro di efficienza in Italia nel settore dei trasporti. Parola di **Antonello Angeleri**, consigliere regionale e Presidente della Commissione Trasporti della Regione Piemonte, il

quale, per fare il punto della situazione e prospettare la strada da percorrere, ci dice: **"Dal 2010 a oggi, per fare fronte agli ingentissimi tagli imposti dal Governo, la Regione Piemonte ha messo**

in atto una riorganizzazione del sistema trasporti che ha introdotto nuovi standard in termini di efficienza ed efficacia.

Abbiamo fermato una dozzina di linee ferroviarie che non

potevano stare in piedi visto che la loro frequentazione era pari allo zero e i loro costi altissimi, per fare un esempio in certe tratte erano talmente pochi i passeggeri, nell'ordine delle decine di unità, che



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

sarebbe stato più conveniente per la Regione acquistare una Fiat Panda nuova e donarla a ognuno dei passeggeri piuttosto che mantenere in vita la linea pubblica.

Abbiamo ridefinito i trasporti su gomma per venire incontro alle necessità degli utenti, abbiamo rinegoziato e rimesso in piedi il contratto con Trenitalia, con condizioni a noi vantaggiose, che era miseramente naufragato sotto la passata presidenza Bresso. Oggi **a fronte delle riduzioni imposte da Roma abbiamo un servizio snello ed efficace che permette una programmazione stabile per i prossimi anni** con un piano di investimenti che è stato approvato in 667 milioni per il 2013, 613 milioni per il 2014 e 623 milioni per il 2015.

Fondi che saranno destinati alle Province e alle Ferrovie per il finanziamento dei trasporti su ferro e su gomma e anche per pagare alle aziende di trasporto i conti aperti che ammontano ancora a 350 milioni.

Ora il Piemonte è all'avanguardia, ma lo Stato che fa? A fronte degli sforzi che abbiamo messo in campo nell'ottica dell'efficientamento del sistema, **il Governo dovrebbe trasferire al Piemonte almeno 100 milioni di euro in più all'anno a partire dal 2014.**

E per far accedere questo ci batteremo in ogni sede, a partire dalla Conferenza Stato Regioni.

Perché il nostro programma di ristrutturazione del trasporto pubblico (TPL) piemontese rispetta tutti i parametri di efficientamento imposti dallo Stato. Efficientare significa programmare il servizio senza sprechi, ma partendo dalle esigenze vere ed ineludibili di mobilità dei cittadini.

Vorrei inoltre ricordare l'importanza di aver approvato la delibera relativa al piano triennale che stabilisce le risorse a disposizione per ogni singolo ente, nei trasporti, propedeutica alla successiva firma degli accordi di programma. La **certezza delle risorse** infatti permetterà ad



Antonello Angeleri,
Presidente Commissione Trasporti della Regione Piemonte

alcune Province o Comuni di bandire definitivamente le gare di affidamento dei servizi.

Va inoltre ribadito che la programmazione triennale approvata dalla Giunta regionale è il frutto di un lungo percorso di confronto con gli enti, le autonomie locali e con le associazioni datoriali, fatto che ha portato ad una rimodulazione di alcune risorse del 2013: 950.000 euro sono destinate alla Provincia di Biella a seguito dell'inte-

grazione dei servizi urbani ed extraurbani; 950.000 alla Provincia di Alessandria a sostegno della riorganizzazione del TPL e 100.000 al Comune di Alba.

Il Piemonte oggi può dirsi a ragione all'avanguardia nella gestione dei trasporti, con un'azione non semplicissima ma estremamente efficace. Lo Stato che continua a muoversi con una elefantica lentezza riuscirà a riconoscere ciò? È la sfida che ci attende nei prossimi mesi.

Focus: qui Liguria

Infrastrutture genovesi, appello di Paita a Lupi Dopo il crollo del Ponte di Carasco

Il crollo del ponte di Carasco sulla Strada Provinciale 225, in provincia di Genova, provocato dalla piena del torrente Sturla nella notte tra il 21 e 22 ottobre scorsi, ha riportato con forza alla luce i **gravi problemi viari dell'entroterra genovese**.

La Regione Liguria, confermando gli impegni finanziari

per la ricostruzione del viadotto da parte della provincia di Genova, è così tornata sulla **questione relativa al tunnel di collegamento della Val Fontanabuona con Rapallo**.

A inizio novembre, **l'Assessore regionale alle Infrastrutture Raffaella Paita ha chiesto un incontro al Ministro delle Infrastrutture**

e dei Trasporti Maurizio Lupi, "confidando in un suo intervento per risolvere una questione per noi di importanza vitale, che mai come in questo momento è diventata di attualità e che un suo intervento potrebbe risolvere una volta per tutte". Nella lettera al Ministro, l'Assessore Paita ricorda che la tragedia del ponte di

Carasco, nella quale hanno perso la vita due persone, "ha spezzato la Val Fontanabuona in due parti ed i collegamenti che già erano lunghi e difficili, rappresentati da una viabilità che in precedenza era Statale e che nel 2001 venne degradata a Provinciale, al momento sono interrotti".



L'Assessore ligure evidenzia, poi, al Ministro Lupi come "le attività produttive insediate nella vallata stiano soffrendo di questa situazione che arriva in un momento di grande difficoltà economica e potrebbe segnare il destino di alcune di esse, o nel migliore dei casi, la delocalizzazione altrove, se non si intravederà a breve una diversa prospettiva per rompere questo isolamento". "L'abbandono dei paesi e delle centinaia di frazioni poste lungo la vallata, inevitabile se non ci sarà un vero cambio di rotta - prosegue - rappresenterà inoltre una ulteriore sconfitta dell'uomo

nel presidio del territorio e l'abbandono dei terreni e dei boschi non potrà che aggravare le situazioni di **dissesto idrogeologico che mai come negli ultimi anni ha segnato la Liguria ed il suo retroterra in particolare**".

Da qui la richiesta al Ministro di intervenire, con particolare attenzione per il tunnel di collegamento Rapallo-Val Fontanabuona, di cui la Regione Liguria e la Società Autostrade SpA hanno redatto il progetto preliminare e che, dichiara l'Assessore Paita, "basterebbe inserire con relativo finanziamento nella convenzione Società Autostrade SpA - Ministero

delle Infrastrutture, tra le opere prioritarie che la stessa Società dovrà realizzare". L'obiettivo primario? "Ridare speranza ad un territorio che merita più attenzione e che non può e non deve essere vittima del progressivo abbandono".

La richiesta dell'Assessore Paita al Ministro Lupi è stata formulata a nome dei ventidue Sindaci della vallata

- dei comuni di Avegno, Borzonasca, Carasco, Chiavari, Cicogna, Cogorno, Coreglia, Favole di Malvaro, Lavagna, Lorsica, Lumarzo, Mezzanego, Moconesi, Né, Neirone, Orero, Rapallo, Rezzoaglio, San Colombano Certenoli, Santo Stefano d'Aveto, Tribogna e Uscio - dei Consiglieri regionali e dei rappresentanti provinciali della Val Fontanabuona e del Tigullio.



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

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

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>

Savona, sarà potenziato il casello di Finale sulla A10

Entro dicembre il sì definitivo

Il 15 novembre scorso la Giunta della Regione Liguria ha approvato il progetto di potenziamento

del casello autostradale di Finale Ligure sull'autostrada A10 Savona - Ventimiglia.



Il progetto prevede la **demolizione dell'attuale fabbricato della stazione**, che sarà sostituito da **una nuova struttura di 80 mq**, e l'**ampliamento del numero delle piste in entrata e uscita**.

Entro dicembre, il progetto approvato dalla Giunta dovrà passare all'esame della Conferenza di Servizi in seduta deliberante per la sua definitiva approvazione.

“Si tratta di un intervento di miglioramento della viabilità sulla rete autostradale e locale - ha commentato l'Assessore ligure alle Infrastrutture Paita - che si inserisce all'interno di una riorganizzazione complessiva della viabilità finalese che comprende anche il **ponte sul fiume Pora** di nuova realizzazione per l'accessibilità all'abitato di Finalborgo”.

Focus: qui Puglia

Al via il progetto comunitario GIFT 2.0

Per la mobilità di merci e persone fra Italia e Grecia

Con il primo incontro tenutosi a Bari il 28 e 29 novembre scorsi, ha preso ufficialmente il via il progetto GIFT 2.0 (Greece-Italy Facilities for Transport versione 2.0), destinato a **potenziare e ottimizzare nei prossimi due anni la mobilità di merci e persone**, con riferimento ai collegamenti fra Puglia e Grecia.

L'iniziativa punta ad una gestione comune delle infrastrutture esistenti e dei servizi di trasporto in Puglia e nelle regioni greche, un'area che per sua naturale vocazione intercetta flussi commerciali provenienti da diverse aree del mondo.

GIFT 2.0, totalmente finanziato dall'Unione europea attraverso il Programma Interreg Grecia-Italia 2007-2013 per la cooperazione territo-

riale fra il nostro Paese e la Grecia, è **rivolto alle aziende operanti nei settori logistica, trasporti e spedizioni, ma anche agli altri operatori legati alla Grecia da rapporti di import/export**.

I principali obiettivi del progetto sono:

- **abbattere i costi dei trasporti di merci e passeggeri**, favorendo la multimodalità e ottimizzando i carichi;
- **realizzare progetti pilota per il trasporto delle merci pericolose e per il “groupage”**, ossia per unire in una sola operazione di trasporto, almeno per un ampio tratto del percorso, due o più spedizioni che hanno origine e destinazione uguali o vicine;
- **coordinare porti, aeroporti, ferrovie e autobus per rendere i loro servizi integrati**, sperimentando il **sistema**

del biglietto unico - in particolare per collegare il Salento, la Valle d'Itria, il Gargano e l'area di Matera ai principali snodi marittimi, portuali e ferroviari da e verso la Grecia, l'area Balcanica e la Turchia.

Con GIFT 2.0, L'Assessorato alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Puglia, capofila del progetto, “ha inteso sperimentare l'attivazione dei servizi richiesti dagli utenti per indirizzare la nuova programmazione e l'utilizzo dei fondi pubblici per cercare

di migliorare effettivamente la qualità del trasporto locale e transfrontaliero”, come spiegato dall'Assessore regionale Giovanni Giannini.

Al progetto partecipano la Provincia di Bari, la Provincia di Barletta-Andria-Trani, l'Università del Salento, la Camera di Commercio Bari, la Regione della Grecia Occidentale, le Camere di Commercio di Achaia e Ioannina, l'Università di Patrasso e Innopolis-Centro per l'innovazione e la cultura della Grecia.



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

euro 2,00

Veicoli Lavoro

seguici su   

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

www.motoricampertrucks.com

Pizzini AUTOCAMION Per info 335 246422

Mercedes Benz 3244 6x4, euro 5 Blue Tec ribaltabile posteriore ISI gancio di traino e pesa ottime condizioni

Disponiamo anche di autocarri per lavoro edili e agricole

TAMPOS VEICOLI INDUSTRIALI 02 48841676 - 339 4216776

Volvo FH 420, euro 2 1998, container alzo/abbassa mt. 7.20 x 2.46 x h 2.55 clima, abs, frigo spenda idraulica gomme 50%

C.G.A. RICAMBI SRL

Mensile di annunci fotografici e attualità - Editoriale Winner

euro 2,00

Veicoli Lavoro

seguici su   

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

www.motoricampertrucks.com

logic trucks

348 7683641
030 725026

Renault Magnum 460 euro 5.2009 gomme 70 ADR automatico, interdent km. 559.000

OLCORP 345 4065600

Doppstadt AK330

Trattore secondario revisionato, scarica a terra, gar

CM

Tutti i modelli per tutte le macchine sempre disponibili a magazzino. Per Informazioni 0445 576854

Mensile di annunci fotografici e attualità - Editoriale Winner

Veicoli Lavoro

seguici su   

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

www.motoricampertrucks.com

TRIVELLATO Mercedes Benz 335 5442010

Mercedes-Benz Sprinter 315 F 43 235 set/2010 km 70 914

Bartoli RIMORCHI Per info 055 2303501 www.bartolirimorchi.it

Selezioni di camion e rimorchi: 12000 centrato, trancese con alzo/abbassa copri/scopri porte, freni a disco EBS - codice 71

ROSSI S.r.l. 02 56248226 - www.fratellrossi.eu

Mercedes-Benz Sprinter 315 F 43 235 set/2010 km 70 914

MOSSO BRIAN JAMES TRAILERS Per info 011 4240024 - 338 9110780

Chiedi informazioni per famiglie di tutti i camionisti italiani chiama il tuo agente

MAESTRI CARROZZERIA - OFFICINA

Disponiamo di vari modelli di cabine: Mercedes Benz - Scania - Man - Daimler - Iveco - Volvo

Sabbiatura Veicoli Industriali

Via Dell'Artigianato, 80 MONTICHIARI (BS) tel. 030 981088 - 339 7433793 www.maestritrilece.com

Mensile di annunci fotografici e attualità - Editoriale Winner



editorialewinner

... al servizio di chi lavora.

RINNOVO ASSICURATIVO RCA

**FINE ANNO 2013,
PERIODO DI RINNOVI ASSICURATIVI**

**PER COMBATTERE LA CRISI
NUOVA CONVENZIONE ASSICURATIVA**



Le compagnie assicurative, sempre più attente nell'assunzione dei rischi RCA, applicano premi elevati e difficilmente sostenibili da aziende e famiglie.

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 E GRATUITO!**

**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]



RINNOVO CARICHE ALBO AUTOTRASPORTATORI

Caro autotrasportatore,

in occasione della riforma dell'Albo degli Autotrasportatori con il relativo rinnovo cariche, l'associazione **ASSOTRASPORTI** ti propone di **partecipare attivamente al rinnovamento del settore.**

ASSOTRASPORTI si impegna quotidianamente e in modo innovativo per:



dare voce e spazio agli autotrasportatori come te che vogliono impegnarsi attivamente per la soluzione delle problematiche del comparto e della propria azienda;



rappresentare, insieme agli autotrasportatori come te, la categoria presso le autorità, le organizzazioni e gli enti preposti;



promuovere, grazie anche al tuo contributo, ogni iniziativa utile a ridurre i costi e aumentare i ricavi delle aziende di autotrasporto.

Per prendere parte al rinnovamento, ti chiediamo di compilare il coupon sottostante e di inviarcelo via email all'indirizzo **info@assotrasporti.eu** o via fax al numero **0171 42.69.64**. Verrai così contattato dallo staff ASSOTRASPORTI per avere maggiori dettagli.

Ragione sociale _____

Indirizzo _____

Città _____ Provincia _____ CAP _____

Cod. fiscale _____ Partita IVA _____

Telefono _____ Fax _____

Cellulare _____ Email _____

PEC _____ Sito Internet _____

Referente aziendale _____

Tipologia aziendale:

☐ Trasporto merci per conto di terzi

☐ Trasporto merci in conto proprio

Parco veicolare:

☐ Autocarri, nr. _____

☐ Rimorchi, nr. _____