GT-Il Giornale dei Trasportatori

Settembre 2011

Poste Italiane Spa - Spedizione in A.P. - D.L. 353/2003 (Conv. in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1, Comma 1, DCB Piacenza

FEDERAZIONE AUTOTRASPORTATORI ITALIANI

GT - IL GIORNALE DEI TRASPORTATORI

Anno XXI
Settembre 2011
N. 224

Una copia € 2,10
Annuale € 21

Periodico d'informazione sulle politiche e sui problemi tecnico-economici-commerciali del trasporto merci italiano

La vita umana vale molto più di qualsiasi balzello

PAOLO UGGÈ

"La sicurezza conviene a tutti, insieme possiamo salvare milioni di vite, è tempo d'agire": è il messaggio lanciato dall'Organizzazione mondiale della sanità e da tutte le associazioni delle vittime della strada. Un messaggio che merita una premessa: la sicurezza, sulla strada e sul lavoro, conviene a tutti, anche se si tratta di salvare una sola vita umana; ed è su questo che vogliamo far riflettere specie coloro che, soprattutto per quanto riguarda il trasporto merci, giudicano insopportabili gli incrementi dei costi dall'applicazione delle regole volute dal Parlamento per garantire più sicurezza sulle nostre strade.

Le critiche sui recenti provvedimenti adottati per garantire la sicurezza sociale e della circolazione per il trasporto

(segue a pagina 2)

Una storia lunga 25 anni: buon compleanno Fai Service!

Nata dall'intuizione di un piccolo gruppo di autotrasportatori, oggi conta oltre 7mila aziende associate in Italia e all'estero, per le quali è un importante partner commerciale su cui contare per ottenere condizioni d'acquisto vantaggiose e prodotti di alta qualità.

Fai Service ha celebrato quest'anno i primi 25 anni di attività. Era il 12 giugno 1986 quando a Milano un gruppo di autotrasportatori emiliani e lombardi iscritti alla Fai/Federazione autotrasportatori italiani, firmarono il documento di costituzione della Cooperativa.

Un'intuizione vincente

L'idea nacque dalla convinzione che la cooperativa fosse l'organizzazione ideale per riuscire ad avere una serie di convenzioni e agevolazioni che come singoli imprenditori sarebbe stato impossibile ottenere (nell'oggetto sociale del primo statuto si legge infatti che la società si propone di "provvedere all'acquisto e all'approvvigionamento, per conto degli associati, di prodotti e beni mobili e di portare a conoscenza dei consorziati i metodi che risultassero più idonei per il miglioramento, la promozione, la realizzazione e il potenziamento dei servizi, ivi compresa anche la partecipazione a manifestazioni all'interno e all'estero).

I primi importanti passi

L'attività di Fai Service iniziò distribuendo ai soci le tessere per l'attraversamento dei trafori del Monte Bianco e del Frejus, nonché convenzioni favorevoli per transitare sulle autostrade italiane e su quelle francesi.

Per alcuni anni la sede di Fai Service fu a Reggio Emilia e la sua attività cominciò da subito, destando l'interesse di molti trasportatori italiani ed esteri che con la loro adesione contribuirono al suo sviluppo, collocandola in breve tempo

(segue a pagina 3)

Tolleranze concesse alle registrazioni con tachigrafo digitale nel caso di soste frequenti per operazioni di carico/scarico

Al fine di evitare discriminazioni tra i possessori di cronotachigrafi che ancora arrotondano al minuto tutti i periodi di guida superiori ai 5 secondi) e di apparecchi che invece applicano la cosiddetta "regola del minuto" (che finiscono con l'essere favoriti), la Commissione europea ha autorizzato gli Stati membri ad applicare una tolleranza ai veicoli muniti del vecchio tachigrafo digitale che effettuino soste frequenti o ripetute operazioni di carico/scarico.

La tolleranza può essere applicata sottraendo un minuto per ciascun periodo di guida di 4 ore e mezza ma non si applica alle interruzioni e ai riposi giornalieri.

L' Europa impone più trafori e più treni. Ma l'Italia è fuori gioco

VIATOR

Il nuovo Libro Bianco europeo dei trasporti contiene obiettivi ben precisi: entro il 2030 ci dovrà essere una riduzione del 30 per cento sia nel trasporto delle persone sia in quello delle merci sulle medie distanze (300 chilometri); entro il 2050 del 50 per cento.

Secondo le previsioni, per soddisfare l'incremento della domanda di traffico che si trasferirà su rotaia sarà necessario realizzare nuove infrastrutture ferroviarie e, per Paesi come il nostro, nuovi trafori e le risorse per realizzare gli interventi dovranno essere recuperate applicando i concetti del "chi inquina e utilizza paga".

Una realtà ben diversa

Impossibile, in linea teorica, non essere d'accordo sia sul fine sia sul mezzo per raggiungere un tale obiettivo, ma passando dalla teoria alla pra-

(segue a pagina 2)

Nell'interno

Un milione di chilometri senza un solo giorno di fermo per due particolari Renault Premium Distribuzione *(pag. 3)* - Concluso il giro d'Italia dell'EcoStralis Tour Iveco *(pag. 7)* - Il super Actros Mercedes Benz per i trasporti in linea *(pag. 8)* - Tachigrafo VDO che tiene conto della nuova "regola" del minuto *(pag. 12)*.

Rincari sui pedaggi: un danno per gli autotrasportatori di merci

La decisione del Governo di cambiare atteggiamento in sede europea sulla direttiva chiamata Eurovignette (il nuovo sistema di tassazione sulle grandi infrastrutture finanziato dagli incrementi sui pedaggi) rischia, se confermata, di essere una sbandata paurosa rispetto alle tesi sostenute fino ad oggi che penalizzerà ancor più il nostro Paese.

Un danno per l'Italia

L'Italia si sta apprestando ad abbandonare gli altri Stati europei periferici, i più penalizzati dalla direttiva comunitaria, con i quali aveva trovato una linea comune, purtroppo generando un ulteriore danno al Paese. Adesso il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, deve

(segue a pagina 4)

Vincoli e divieti mettono a rischio il futuro dell'autotrasporto merci

SANDOKAN

All'inizio dell'estate, il Tribunale del Lazio e il Consiglio di Stato hanno obbligato il ministero competente a vietare la circolazione dei mezzi pesanti dal martedì al giovedì per consentire a chi andava in vacanza di non trovare questi veicoli sulle autostrade. Gli ambientalisti, trovando ascolto anche in alcuni amministratori, hanno suggerito d'introdurre nelle città limiti assurdi di velocità o di limitare la circolazione dei veicoli pesanti. Se a tutto questo aggiungiamo l'Europa, che prosegue imperterrita nel voler portare avanti una politica che penalizza il trasporto su strada delle merci a favore di un trasporto ferroviario inesistente, il disastro è completato: tanto varrebbe prendere questo settore d'attività (indispensabile perchè un Paese

(segue a pagina 4)

selts
REFRESHING PRESS & P.R. OFFICE

GT-Il Giornale dei Trasportatori
Settembre 2011

Il trasporto delle merci via mare volano per la competitività del Nord Italia

Un progetto che si pone l'obiettivo di migliorare il trasporto marittimo delle merci nei Paesi dell'Europa Centrale quale alternativa al loro trasporto su gomma, per favorire lo sviluppo dell'economia, è stato presentato a Vienna dall'Autorità portuale di Venezia e da Ailot, l'Agenzia della Lombardia orientale per i trasporti e la logistica controllata dalle province di Bergamo, Brescia, Cremona e Mantova.

L'area interessata dal progetto - denominato "Empiric" - della durata complessiva di 36 mesi, è caratterizzata da una continua crescita ma, allo stesso tempo, da importanti carenze di infrastrutture di trasporto intermodale adeguate ed efficienti, tali da non consentire di sfruttare appieno le enormi potenzialità di sviluppo del territorio.

La chiave dell'informazione

Obiettivo di "Empiric (cofinanziato dall'European Regional Development Fund tramite il programma Central Europe) è la creazione delle condizioni per investimenti in infrastrutture e servizi al fine di incrementare la competitività del trasporto multimodale acqua-ferrovia nel Nord Adriatico, dalla Lombardia alla Slovenia e verso il Nord. La posizione geografica dell'area di progetto è in questo senso ottimale quale punto d'ingresso più vicino all'Europa Centrale per le merci derivanti via mare e garantisce fino a quattro o cinque giorni di navigazione in meno rispetto ai porti del Nord Europa per le merci provenienti dall'Asia, con conseguente ottimizzazione dei costi per le aziende di trasporto, quindi di competitività sul mercato, e riduzione dell'inquinamento, grazie appunto alla diminuzione del trasporto su gomma.