



GT - IL GIORNALE DEI TRASPORTATORI

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

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

Anno XXI
Dicembre 2011
N. 227

Una copia € 2,10
Annuale € 21



Occhio alla concorrenza sleale dell'Est

Si stava pensando, pare, ad esentare i conducenti di autoveicoli con portata inferiore alle 3,5 tonnellate dall'obbligo di dimostrare il possesso di stabilimento, professionalità, onorabilità e capacità finanziaria per poter essere ammessi all'esercizio della professione di autotrasportatore di merci.

Requisiti comunitari

Di fronte ad una così assurda ipotesi ci permettiamo di dire che non sono capricci della burocrazia quelli che prevedono il possesso dei quattro requisiti sopra citati, ma i contenuti di una direttiva comunitaria e che senza quei requisiti nessuno può essere ammesso a esercitare la professione di autotrasportatore. Ed è sempre la medesima direttiva a stabilire che ogni

Paese può prevederne l'applicazione anche per le imprese con automezzi di portata inferiore.

In Italia già oggi, per ragioni di sicurezza, per evitare forme di concorrenza sleale e di sfruttamento, il limite previ-

(segue a pagina 3)

Alla sesta edizione del Festival Internazionale di Roma presentato un film prodotto da Fai Service

Narrata la vicenda profondamente umana di un autotrasportatore di merci che in un suo viaggio di lavoro dalla Puglia in Terra Santa sente crescere il desiderio di dare spazio ai veri valori della vita.



La storia di un'autotrasportatore pugliese, Paolo, diretto per lavoro in Terra Santa, è

l'insolito, e straordinario, soggetto di un film che è stato

(segue a pagina 3)

No a manovre che aiutino i soliti noti

SANDOKAN

La manovra che dovrebbe favorire le condizioni di sviluppo del Paese è in corso d'opera: l'augurio è che la demagogia non la faccia ancora una volta da padrona, perchè ora le imprese italiane di tutto necessitano tranne che di pro-

poste irrisolutorie.

Stanchi di parole vuote e di polemiche, gli imprenditori seri chiedono ora fatti concreti. Sulle possibili misure necessarie si sono già esercitati fin troppi esperti, pronti a fornire suggerimenti e tutti convinti di avere la ricetta giusta.

No agli interessi di parte

Difficile saper scindere le proposte dagli interessi di parte: niente di scandaloso,

(segue a pagina 2)

La nuova IPT penalizza pesantemente anche l'autotrasporto merci



Sugli effetti penalizzanti dell'aumento dell'imposta provinciale di trascrizione (IPT), varato con l'ultima manovra economica, anche sul settore

dell'autotrasporto delle merci è intervenuto, con una nota di protesta, Massimo Tentori, coordinatore di Federauto

(segue a pagina 3)

Costi d'esercizio delle imprese d'autotrasporto

La Consulta generale ha elaborato i costi d'esercizio delle imprese d'autotrasporto merci, applicabili ai contratti conclusi con forma scritta e non scritta.

Rispetto al metodo seguito nelle rilevazioni precedenti, i nuovi costi riguardano percorrenze superiori ai 100 chilometri (per i trasporti effettuati entro una tale percorrenza giornaliera i corrispettivi sono infatti rimessi, per legge, all'autonomia negoziale delle parti, a meno che gli accordi volontari di settore non prevedano diversamente).

Nove tipologie di trasporto

A fianco alle 5 classi veicolari già previste nelle precedenti determinazioni (fino a 3,5 tonnellate, da 3,5 a 7,5, da 7,5

a 11,5, da 11,5 a 26 e oltre le 26 tonnellate), l'Osservatorio ha individuato costi specifici

(segue a pagina 2)



Aiuti alle imprese ma solo se creano lavoro

PAOLO UGGÈ

Uno studio di Mediobanca indica che nei primi sei mesi del 2011 i profitti per le società del settore energetico hanno registrato una crescita di fatturato dell'11 per cento e quelle manifatturiere del 14 per cento, in perfetta sintonia con il ritorno alla crescita del

Silenzi inspiegabili

Ci aspettavamo reazioni, commenti, addirittura possibili smentite (soprattutto da parte di coloro per i quali non c'è mai nulla che va bene) ma, non avendone a tutt'oggi

(segue a pagina 2)

Nell'interno

Boom delle batterieVarta per lo "star-stop" (pag. 4) - 24 ore su 24 l'assistenza non stop di Renault Trucks (pag. 6) - La romanzesca storia del container (pag. 7) - Fabio Panio campione italiano dei driver Tnt (pag. 8) - Nuovi pneumatici invernali Continental - 27 Midlum Renault Trucks per il programma alimentare delle Nazioni Unite (pag. 10) - Senza motore diesel un'unità di refrigerazione Carrier Transicold (pag. 13).

La ricetta di Confrasperto: liberalizzare

VIATOR

Guardando all'oggi ma, soprattutto, al futuro, va scongiurato l'attivismo di certi personaggi che chiedono sì di liberalizzare ma "in casa d'altri", ben guardandosi dal sostenere lo stesso principio in casa propria (onde evitare fra-

intendimenti, mettiamo subito un punto fermo: le disposizioni sui costi minimi per la sicurezza nel trasporto delle merci, l'Albo autotrasportatori e la Consulta non sono negoziabili).

(segue a pagina 3)

Posta elettronica certificata per le imprese

Tutte le aziende costituite in forma societaria ed iscritte nel registro delle imprese devono essere dotate di una casella di posta elettronica certificata (cosiddetta Pec). Questa deve avere caratteristiche di legalità che garantiscano la certezza della spedizione e della consegna delle

e-mail. In pratica, il messaggio spedito tramite Pec equivale ad una lettera raccomandata con ricevuta di ritorno. Per chiedere la Pec occorre rivolgersi a uno dei gestori autorizzati, il cui elenco è disponibile al seguente indirizzo internet: <http://www.digt-pa.gov.it/pec> elenco gestori.

Forum internazionale alla Fiera di Milano/Rho su logistica e autotrasporto delle merci

"Inutile nasconderselo: con i soldi dello Stato le infrastrutture in Italia non si possono più fare": è stato l'allarme lanciato a conclusione del convegno.

"Se fino a poco tempo fa il 95% delle infrastrutture di cui ha tanto bisogno il Paese era realizzato con i fondi pubblici, oggi questo non è più possibile: con i soldi dello Stato le infrastrutture in Italia non si possono più fare. Per fronteggiare a questa situazione si

può soltanto puntare sul rapporto con le Regioni e sul coinvolgimento dei privati con il project financing": questo l'allarme lanciato al Forum internazionale della logistica e dell'autotrasporto, svoltosi alla Fiera di Milano (segue a pagina 2)

Alot e Provincia di Mantova sono stati ospiti della Commissione europea a Bruxelles

La virtuosa esperienza italiana in materia di trasporti fluviali delle merci ambientalmente compatibili è entrata di diritto nelle "best practice" europee.

Il progetto Masterplan predisposto dalla Provincia di Mantova con il contributo dell'agenzia della Lombardia Orientale per i trasporti e la logistica (Alot), che persegue

l'obiettivo di ottimizzare, anche sotto il profilo ambientale, il sistema idroviario del Nord Italia, è stato l'argomento centrale di due giorni d'incontri fra una delegazione

italiana e la Commissione europea nella sede istituzionale di Bruxelles.

Il progetto Masterplan è entrato di diritto fra le "best practice" intese ad indirizzare

le scelte strategiche che le pubbliche amministrazioni sono tenute ad intraprendere per migliorare la navigazione interna ambientalmente compatibile delle merci.