

IN QUESTO
NUMERO

**TRATTATIVE
ROMANE:
COSA CAMBIA**



Pagina 4

**SERVIZIO LEGALE
GRATUITO PER
GLI ASSOCIATI**



Pagina 5

**CAVALLO
E TOSELLI
RICONFERMATI**



Pagina 6

**TEMPI DI GUIDA:
LE SANZIONI ORA
SONO GRADUALI**



Pagina 8

IL PEDAGGIO DIMEZZATO



Il caso del cavalcavia di Govone accende la polemica sui pedaggi della Asti-Cuneo. Astra: «Rivediamo i costi, troppo elevati»

di Andrea Caponnetto

L'emergenza è stata sollevata a metà giugno dagli autotrasportatori che battono le rotte della pianura padana: l'Anas aveva chiuso il cavalcavia di Canove (per 4 mesi) e il sindaco di Govone aveva emesso un'ordinanza per vietare il traffico in centro ai mezzi pesanti. «Siamo obbligati a percorrere l'autostrada, sborsando 6,20 euro per circa 10 chilometri di asfalto» la denuncia degli imprenditori. Nel tavolo operativo di metà luglio l'Anas ha annunciato un'accelerata dei lavori, risolvendo di fatto l'impasse. Astra Cuneo e le istituzioni ne hanno approfittato per inaugurare un *modus operandi* sui problemi viari e per proporre un taglio al costo del pedaggio relativo alla barriera di Castagnito.

[Alle pagine 2 e 3]

IL COMPITO
di Domenico Allione

TAVOLI

Il vocabolo che evocava solo immagini gastronomiche da un po' di tempo viene abbondantemente utilizzato anche nel gergo politico. Al settore dell'autotrasporto non poteva mancare quindi un bel tavolo sul quale spacchettare i suoi aggrovigliati problemi. Alcuni mesi di lavoro, quindici riunioni presso il Ministero dei trasporti a Roma, sotto la didattica e paterna guida del Sottosegretario Giachino che ha fatto parlare insieme non solo Governo e associazioni di categoria ma anche la committenza. Dall'esperimento sono scaturite una serie di proposte e soluzioni che in queste settimane saranno convertite in norme di legge. Vedremo se tali novità riusciranno a dare delle risposte positive alle aziende, il tempo e la realtà economica di tutti i giorni sono i migliori giudici di ogni idea studiata a tavolino o dentro le stanze di un ministero. Valuteremo con pragmatica fiducia, l'importante è che ci si ricordi sempre che la ricchezza di un Paese è il frutto del lavoro e della competenza di milioni di imprenditori e di lavoratori e non degli articoli di un decreto.

LA VOCE | PARLA IL SEGRETARIO DI ASTRA CUNEO

L'inverno che verrà

*Organizzare per tempo la gestione del colle
Astra Cuneo: «Serve una cabina di regia»*

Il nostro sì sa è il paese delle emergenze, della soluzione dei problemi all'ultimo minuto. Per una volta tanto sarebbe utile invece attrezzarsi per tempo, arrivare all'obiettivo, in questo caso una gestione del Colle che consenta il minor numero di giorni di chiusura nel periodo invernale, preparati e con cognizione di causa. Le condizioni per fare bene ci sono tutte, i soggetti interessati sono pronti a fare la loro parte consapevoli del ruolo strategico di questo valico alpino. L'Anas in queste ultime settimane sta ultimando una serie di lavori (asfaltatura, installazione reti protettive, sostituzione gard rail) mantenendo fede agli impegni presi dall'Ing. Montesano durante l'incontro del 27 ottobre dell'anno scorso; gli operatori dell'ANAS sul territorio sono da anni una garanzia di professionalità e di conoscenza del valico; l'atteggiamento dei sindaci dell'Alta Valle e della Comunità Montana è improntato ad uno spirito di collaborazione in grado di



● IL COLLE DELLA MADDALENA INNEVATO

lazione possono convivere con le necessità della nostra economia; la Provincia di Cuneo grazie all'attivismo dell'Assessore Roberto Russo ha compreso l'importanza della posta in gioco; le associazioni di categoria dell'autotrasporto e in primis Astracuneo sono disposte a fare una forte opera di persuasione e di informazione sui loro associati affinché i mezzi e gli autisti impegnati sul Colle siano adeguatamente equipaggiati (catene e gomme da neve) e formati. Come si vede un quadro positivo che tuttavia ha bisogno di

una gestione "dinamica" quando le nevicate sono abbondanti e il rischio di slavine e valanghe diventa incombente. Gestione dinamica significa in altre parole non aspettare che le valanghe scendano da sole, provocandone invece la caduta pilotata con le moderne tecniche oggi in uso. Astracuneo già nel marzo 2010 ha chiesto alla Prefettura di Cuneo di intervenire e lo ha fatto di nuovo in questi giorni. Speriamo di ottenere risposte positive in merito, l'economia della Granda se lo merita.

IL CASO | LA SS 231 INAUGURA UN TAVOLO (BEN PROMETTENTE) CON TUTTI GLI ATTORI

Govone, riapre il cavalcavia Astra lancia la nuova sfida

di **Andrea Caponnetto**

Un caso che ha tenuto banco per quasi un mese sulle pagine dei quotidiani e settimanali locali, coinvolgendo nel dibattito politica ed imprenditoria, gente comune e società autostradali, associazioni di categoria e tutta le trafilte degli enti locali. È bastata la manutenzione ad un cavalcavia ad accendere (legittimamente) l'innescio della polveriera trasporti.

Trasporti in senso lato: camionisti con le loro commissioni quotidiane, ma anche Provincia, detentrici di molte rotte, sindaci, interessati alle arterie del proprio comune, cittadini residenti lungo le strade, pronti con l'ascia di guerra a difendere il passaggio davanti a casa dai mezzi pesanti.

Una vicenda intensa, con colpi di scena settimanali, vissuta con il fiato sospeso da molti autotrasportatori della Granda che battono le strade della Pianura padana. Ma una vicenda che, una tantum, si è risolta in maniera definitiva e con una relativa celerità, in particolare rispetto i tempi annunciati.

LA VITTORIA: APERTURA ANTICIPATA. Prima di riavvolgere il nastro del recente passato, andando ad incontrare tutti protagonisti del così ribattezzato "caso Govone", è necessario partire dal fondo, dal tavolo di martedì 20 luglio con cui Astra ha raccolto una importante risultato, premio dell'interesse dimostrato sin da subito sul problema della viabilità govonese e soprattutto della mediazione aperta a 360 gradi con le altre realtà coinvolte.

Il tavolo tecnico convocato per discutere la problematica viaria innescata dalla chiusura della Strada Statale 231 in località Canove di Govone è stato comandato dalla Provincia (presenti all'incontro l'assessore ai Trasporti Roberto Russo e alla Viabilità Giuseppe Rossetto), che ha deciso di entrare subito nel merito della questione proponendo un incontro in loco: "padrone di casa", ad ospitare l'adunanza nello splendido castello (sede del municipio) il sindaco Giampiero Novara, personalità centrale per comprendere a pieno lo sviluppo della vicenda e gli equilibri "scombuscolati" dalla chiusura del tratto. Insieme a lui Nicola Montesano ed Enrico Piscitelli dell'Anas, Sergio Bloise dell'Asti-Cuneo spa, il segretario Astra Cuneo Guido Rossi insieme agli altri rappresentanti delle associazioni di categoria.

ma da parte dell'assessore Russo e del sindaco la felice novità è arrivata dall'ingegnere Montesano: «Prevediamo una decisa accelerazione dei lavori sul cavalcavia di Govone: stimiamo la riapertura del tratto sopraelevato entro la fine di luglio (mercoledì 28 l'Anas con apposita circolare ha disposto il vialibera, ndr)». Proprio nei giorni in cui Astranotizie andrà in stampa, dunque, i trasportatori della provincia che battevano quella rotta potranno tornare a solcare la Statate 231. Apertura che era stata inizialmente prevista da Anas a metà ottobre, ma che grazie ad uno sforzo operativo e una sommatoria di interventi coordinati nelle ultime settimane, ha più che dimezzato i tempi di attesa, mettendo fine in breve tempo ai disagi venuti a galla da fine giugno in avanti. «La nostra era una stima preventiva e avremmo anche voluto annunciare con anticipo alla categoria e alle istituzioni un possibile taglio dei tempi - spiega Montesano - ma abbiamo preferito attendere che tutte le pedine fossero al loro posto: vista la situazione e le ricadute che l'intervento, peraltro inevitabile e urgente, ha comportato e notato l'interessamento di associazioni di categoria e enti, è stata nostra premura dirottare tutte le energie sulla conclusione di questa opera». Dopo la riapertura del tratto superiore, è previsto per fine agosto il via-libera anche dell'arteria inferiore, generalmente meno battuta ma comunque una valvola di sfogo importante per il centro cittadino.

FARE TESORO E IMPARARE DAI VICINI. Una notizia che porta il sorriso a tutto il tavolo, riunitosi correndo il rischio di trovare posizioni anche molto distanti e che, nel prendere atto della risoluzione di un problema, apre con gli stessi attori ad un futuro di collaborazione efficace nei modi e quanto più sbrigativo possibile nei tempi.

«Il metodo inaugurato con la riunione di Govone dovrà diventare la prassi operativa per tutti i futuri casi in cui chiusura o deviazioni per lavori su strade statali o provinciali comportino l'obbligo di utilizzo del tratto autostradale, così come avvenuto in situazioni simili nelle vicine province di Asti e Alessandria» la professione di intenti di Roberto Russo. L'assessore ha infatti dovuto affrontare per la prima volta in provincia di Cuneo l'emergenza della chiusura di un tratto statale che obbligava di fatto gli autotra-



● I CAMION FERMI AL "ROSSO" ALL'INGRESSO DI CANOVE. TRE I SEMAFORI SISTEMATI PER GESTIRE LA VIABILITÀ

pedaggio, con devastanti ricadute sul bilancio di fine mese. Ma prima della Granda sia la Provincia di Asti sia quella di Alessandria si erano trovate a dover contrastare un caso analogo. Nello specifico c'è molto riserbo sulla trattativa chiusa: la ratio generale è stata l'apertura del casello (e quindi il passaggio gratuito ai mezzi) sino alla risoluzione del problema viario e il pagamento del corrispettivo mancato introito a Satap (la società che gestisce la Torino-Piacenza) da parte degli enti locali interessati, provincia e comuni in particolare. Una soluzione che, comunque, viste le generalizzate "casse vuote" degli enti locali, in questa fase di austerità rischiava di non poter essere percorsa.

Un "lieto fine" sottolineano dalle parole del segretario Astra Cuneo, che ha seguito la vicenda dall'inizio, Guido Rossi: «Apprezziamo l'impegno e l'attenzione dimostrati dagli assessori Russo e Rossetto, che hanno evidenziato il ruolo "di regia" tra soggetti diversi giocato dalla Provincia di Cuneo. L'approccio proposto da Roberto Russo ci convince pienamente, anche se nel caso specifico sarebbe stata opportuna un'attivazione antecedente alla chiusura del tratto così da discutere con anticipo, di concerto con tutti i soggetti interessati, le soluzioni alternative. Che questa vicenda possa fungere per tutti da lezione e introdurre un nuovo modo di operare nel prossi-

Astra: «Costo dimezzato per il tratto albese»

Il "caso Govone" apre per la prima volta in Provincia di Cuneo il problema del caro-pedaggi, di cui, risolta l'emergenza, si è anche largamente discusso nel tavolo di Govone.

«Noi abbiamo come obbligo statutario, in seguito alle convenzioni firmate con il Governo, l'incasso del pedaggio - spiega Bloise dell'Asti-Cuneo -. Nei casi di emergenza come questo, partendo d'anticipo, le modalità e le forme si potranno sempre discutere alla ricerca di una soluzione che metta d'accordo le parti, ma si deve tenere presente che la società che gestisce un'autostrada non può bypassare i principi base degli accordi stretti in seguito alla privatizzazione delle arterie a pedaggio». Oltre all'episodio sporadico, la proposta di Astra, condivisa dai convenuti al tavolo di Govone, è quella di dimezzare il pedaggio dei mezzi pesanti alla barriera di Castagnito per tre anni, in attesa del completamento della Asti-Cuneo. «È un obiettivo ambizioso, da raggiungere con l'appoggio di enti locali e altre associazioni di categoria e attuando, dal basso, un pressing costante su Anas e Governo. Sappiamo infatti che le tariffe autostradali sono frutto di convenzioni a seguito di concessioni governative, ma questa cifra è a detta di tutti troppo esosa rispetto ai pochi chilometri di percorrenza: portando a Roma questo messaggio si deve far rientrare il costo in limiti ragionevoli, almeno fino a che non si può offrire il servizio autostradale completo tra le due Province» la proposta inoltrata da Rossi al tavolo di Govone. «Secondo le nostre stime questa "politica al ribasso" non risulterebbe dannosa per la società: a nostro avviso consentirebbe di deviare quote importanti di traffico pesante, prima disincentivato dal costo, sulle arterie autostradali, limitando i disagi sulla viabilità ordinaria. Nel contempo potrebbe rappresentare un'opportunità commerciale e una vittoria di immagine importante per la società di gestione della Asti-Cuneo» chiosa Guido Rossi.

ANALISI I TAPPE DELLA VICENDA E VOCI DEI PROTAGONISTI: «ORA SI PUNTI ALL'EFFICIENZA»

La battaglia dalla strada al tavolo romano dei prezzi

Il problema si origina all'inizio di giugno, con la chiusura della Statale 231 di Govone a cui ha fatto seguito l'ordinanza del sindaco che vieta il passaggio ai tutti i mezzi pesanti nel centro cittadino: risultato, i trasportatori sono obbligati a passare (e pagare onerosamente) sull'autostrada. Ed è polemica.

Ma la questione derivata, che è in realtà un revival di quanto avvenuto per il colle della Maddalena quest'inverno (documentato da Astranotizie nel numero di maggio) è la mancanza, sentita dalla categoria, di un organo super partes e garante di tutte le posizioni, un "quartier generale" in cui far convergere tutti gli attori alla ricerca di una soluzione condivisa, possibilmente in tempi brevi.

«Le attività di autotrasporto - dice il segretario di Astracuneo Guido Rossi - strategiche per un'economia come quella cuneese, investono diversi ambiti e incrociano interessi variegati, in aree geografiche anche molto differenti tra loro. Hanno perciò bisogno di un luogo istituzionale di concertazione, che si ponga quale punto di confronto e coordinamento decisionale. L'auspicio è che quest'ultimo caso, così come quello ampiamente dibattuto del colle della Maddalena, inneschi una presa di coscienza e di responsabilità tra i vari attori. Noi di Astra puntiamo alla risoluzione dei problemi: non intendiamo continuare a fare finta di niente»

la posizione dell'associazione dei trasportatori, che per il caso

ASTRA SUL CASO
«Ancora una volta a pagare siamo noi»

Govone» ha chiesto fin da subito la convocazione di un tavolo in Prefettura. Invano.

«Ancora una volta i costi della viabilità si scaricano sulle imprese di autotrasporto e sull'economia cuneese in genere - continua il segretario Astra Cuneo -. Infrastrutture che arrivano con decenni di ritardo, pedaggi salatissimi, altro che aiuti alle imprese di cui si parla tanto»: Astracuneo ha cercato un dialogo sul problema viario albese: tra i partner schieratisi al suo fianco questa battaglia, la Provincia, che si è detta disponibile a organizzare un tavolo proprio a Govone per trattare con i sindaci della zona, Anas e Società auto-



Russo:
«Il tavolo inaugura un *modus operandi* da riproporre»



Bosio:
«Obbligati a utilizzare l'autostrada: è un bagno di sangue»

obbligatorio.

IL NODO GOVONE. Ma cos'è che ha fatto scattare la protesta tra i trasportatori della provincia? In data primo giugno l'Anas con propria ordinanza ha disposto la chiusura totale sino al 14 ottobre della Statale 231, deviando il traffico su una strada comunale di Govone e sulla vicina Provinciale 2. Quindici giorni dopo il sindaco di Govone, Giampiero Novara, ha emesso ordinanza di chiusura al traffico

nel centro cittadino per i veicoli di massa a pieno carico superiore alle 7,5 tonnellate.

Decisione, se non condivisa, quantomeno compresa anche da molti trasportatori, consci che il territorio ha sopportato anni di disagi e cantieri per realizzare arterie alternative e ora si ritrova più di prima sommerso dai mezzi pesanti. Come dice l'adagio partenopeo, insomma, "cornuto e mazziziato".

Una prima questione, marginale, è di carattere tecnico: il sistema di smaltimento del traffico introdotto temporaneamente durante l'emergenza ha prodotto una serie di rallentamenti che ha originato code a quasi tutte le ore del giorno. «Credo si possano calibrare meglio le intermissioni dei semafori e adeguarle al flusso giorno-

ta più scorrevole e consiglio di applicare tale accorgimento in futuro a tutti i casi analoghi: uno studio degli orari di traffico e la creazione dei presupposti per una certa fluidità di manovra possono limitare i danni» la prima osservazione di Enrico Bosio, trasportatore centalese e profondo conoscitore di quelle tratte.

L'ordinanza del sindaco ha avuto un'applicazione flessibile: la prima settimana la polizia municipale si è limitata ad ammonire i camionisti che non erano ancora a conoscenza della norma, poi da fine giugno sono scattate le contravvenzioni. La combinazione delle due ordinanze ha portato però di fatto gli autotrasportatori a non avere scelta e a dover fruire del tratto autostradale della Asti-Cuneo. «Vi sarebbero stati anche passaggi alternativi - spiega Bosio - ma questi comportano un notevole aggravio di tempo, percorsi impervi e transiti all'interno di altri centri abitati (San Damiano d'Asti, Castagnole)». Potenzialmente anche questi altri comuni avrebbero potuto applicare, avendone le stesse ragioni, l'ordinanza emessa a Govone e quindi interrompere anche questa, seppur poco praticabile, "via di fuga". Il problema, ha ribadito per un mese Astra, andava risolto a monte.

I NUMERI. Ma perché ai camionisti non piace l'autostrada? La risposta è semplice: ha costi improponibili. Un pedaggio da



Rossi: «Si doveva partire con più anticipo. Prezzi siano in linea con il servizio»



Montesano:
«Abbiamo compreso il disagio e accelerato i tempi»



Bloise:
«La società AT-CN Spa è tenuta a far pagare il pedaggio»

carreggiata autostradale. Secondo le stime di Bosio, perché numeri ufficiali al momento non sono disponibili, sono oltre 200 i camion della provincia di Cuneo che transitano quotidianamente su quelle rotte e che ora sono obbligati a pagare il pedaggio: stando a queste cifre, si parla di quasi 1500 euro al giorno, oltre 40 mila euro al mese e circa 150 mila nei 4 mesi (inizialmente previsti) di chiusura della strada Statale di Govone.

PEDAGGIO NEL MIRINO. La proposta della riduzione del pedaggio generalizzata sul tratto albese era stata anticipata da una richiesta legata al caso Govone inoltrata proprio dai trasportatori: «Credo di parlare a nome di tutti i colleghi - dice Bosio - in situazioni come quelle delle ultime settimane, in cui siamo obbligati a passare sull'autostrada, non chiediamo di essere esentati dal pagamento, ma di essere agevolati nel nostro lavoro»

siamo stati ostacolati, basterebbe una riduzione, un premio per numero di passaggi. A fine mese queste uscite imprevedute sono noi la differenza tra il "galleggiare" e l'"andare a fondo"» ribadisce l'imprenditore. Astra convalida la posizione dei suoi associati: «Quella che abbiamo proposto a luglio, chiedendo poi l'estensione sino alla chiusura dei lavori per il tratto autostradale cuneese è una scelta di mediazione a cui possono dare un contributo tutti i soggetti coinvolti nel caso: si tratta di fare un piccolo passo indietro» dice Rossi. Qualora si verificassero situazioni simili, sono immaginabili, oltre alla diminuzione *tout court* del pedaggio, secondo l'associazione di categoria anche bonus o forme di premialità a favore delle imprese di autotrasporti: con i moderni sistemi di rilevazione e telepass la sfida non sembra tecnologicamente proibitiva.

NORMATIVA I FEDIT FIRMA IL PROTOCOLLO D'INTESA MA ESPRIME DUBBI SULLE TARIFFE MINIME

Tavolo autotrasporto: nuove norme per vecchi problemi

di **Andrea Caponnetto**

Quindici riunioni in sei mesi, con una "stretta" finale a inizio estate, con l'intento di porre fine, definendo delle norme (che comunque non mancheranno di sollevare polemiche), alla diatriba di lungo corso che ha visto coinvolti in questi anni, la committenza, i vettori e le forze politiche. Il tavolo romano riunitosi a giugno su espressa volontà del sottosegretario ai trasporti Bartolomeo Giachino, ha definito una serie di importanti novità nel settore dell'autotrasporto, molte delle quali condivise.

TARIFFE MINIME: LA STORIA. Ma per meglio capire la natura del problema è meglio cominciare dal punto più controverso emerso dal summit capitolino: l'istituzione di una tariffa minima per i trasporti. Il problema di fondo, grande cruccio della politica romana, in questi anni è stata la chiarezza. Nel 2005 con la legge 33 e poi con i successivi decreti attuativi vennero abolite le così chiamate "tariffe a forcella": si trattava di un insieme di norme che risalivano al 1974 e che stabilivano che le attività di autotrasporto dovessero avere come riferimento un prezzo minimo garantito. Questo era calcolato su una serie di complesse valutazioni che intrecciavano tipologia di merce,

volumi, chilometri da compiere e altre variabili. Una norma che nella sostanza non aveva dato grossi risultati, restando spesso disattesa: la prima accusa mossa, palesemente dalle stime dei primi anni 2000, era l'ac-

clamata sotto-tariffazione. La Legge abroga dunque la "forcella", ma introduce un concetto nuovo: la sostanziale corresponsabilità tra committente e vettore per le violazioni alle norme della sicurezza commesse dal vettore stesso. Il presupposto di questa nuova filosofia è che se vettore viola una norma è perché committente non lo metteva nelle giuste condizioni lavorative (in primis, perché paga poco). Da qui si innescò la volontà di mettere ordine alle carte; si cercarono di sviluppare i contratti di trasporto scritti, ma anche questo sforzo fu vano: gli accordi "nero su bianco"

to.

GLI ULTIMI 12 MESI. L'annus horribilis 2008 ha però fatto emergere nuove contraddizioni. Il picco del costo carburante ha mandato in difficoltà il settore. Nel giugno 2008 si stringe un primo accordo (non sottoscritto da Fedit) con il Governo: l'introduzione della tariffa minima per i contratti verbali. «Fu una norma introdotta a forza e osteggiata anche da molte associazioni, tra cui la nostra - racconta il segretario generale Fedit Enzo Solaro. La nostra linea era favorevole ad una normativa sul modello di quella spagnola: adeguare i corrispettivi al costo carburante, ma non "sigillare" il mercato con cifre standard». I risultati concreti di quella norma furono scarsi, un po' per la "burocratizzazione" che essa comporta un po' per la refrattarietà del mondo dell'autotrasporto.

LA BAGARRE ROMANA. Negli ultimi due mesi il Governo ha cercato di limare le distanze tra le parti, per verificare se era possibile trovare il punto condiviso. Ritardi strategici e riunioni annullate per giungere a una mediazione sono stati all'ordine del giorno. A giugno ecco il protocollo, sottoscritto da tutti.

Roma pare aver recepito in maniera sostanziosa le posizioni dell'Unatras, sovrastuttura associativa che accoglie Fai, Confartigianato trasporti, Fit, Cna. Un organo di rappresentanza comune con cui le associazioni di categoria hanno portato un voce condivisa, sino ad aprile disposta ad accettare un "pacchetto" di norme che escludesse la tariffazione minima. Una soluzione su cui però il gruppo hai poi rilanciato in seguito, introducendo così una norma che sembrava abbandonata. La tariffa minima sarà determinata nell'ambito degli accordi settore o dell'Osservatorio sui trasporti.

LA POSIZIONE DI FEDIT. Fedit si è subito detta contraria alla norma: «A fare i prezzi è sempre stato il mercato, che deve essere regolato, ma non ingessato - la motivazione che Solaro ha sostenuto in queste settimane: una politica di "tariffe minime", oltre ad essere fuori dal tempo, finirà con

competitive, e non solo sui mercati internazionali. L'autotrasporto italiano, infatti, opera in un mercato aperto alla concorrenza delle imprese straniere anche nei traffici nazionali, grazie alle norme comunitarie sul "cabotaggio". Quel che serve davvero alle imprese sono poche regole, semplici e ragionevoli, che consentano di competere e lavorare. E poi dovremo saper affrontare con coraggio il problema dell'eccesso di offerta di trasporto esistente nel nostro paese».

SOTTO I 100 KM NO. Il capitolo sui costi minimi, insomma, non è stato gradito a Fedit, che ha però sottoscritto il protocollo ottenendo una vittoria normativa non secondaria: la non-applicazione del regolamento per viaggi al di sotto dei 100 chilometri. «Una norma importante, che ci permette di tutelare molti associati che sono soliti effettuare trasporti per brevi tratti: in questo caso vigerà la completa libertà negoziale tra le parti» continua la relazione del

Fedit: apertura di fiducia. Ora meno burocrazia

Enzo Solaro, segretario Fedit, è stato uno protagonisti dell'affollata (visto il numero delle associazioni di autotrasporto presenti in Italia) trattativa romana. «Innanzitutto occorre dare atto al Sottosegretario Giachino di aver creduto fino in fondo alla possibilità di un accordo - afferma Solaro -: una caparbià che è stata in buona parte premiata, considerato che quasi tutti i partecipanti alla trattativa hanno firmato». «La firma da parte di Fedit - continua Solaro - nonostante le forti perplessità sull'utilità e sulla reale applicazione del meccanismo delle tariffe minime (vedi approfondimento, ndr) rappresenta un'apertura di credito e di fiducia verso la soluzione dei problemi che attanagliano il mondo dell'autotrasporto». Importante anche il fatto che nel preambolo del documento finale si sia riconosciuto il ruolo essenziale dell'autotrasporto in conto terzi nella distribuzione delle merci e di conseguenza la sua centralità economica per il Paese. La ricetta di Fedit e di Astra Cuneo tuttavia punta molto sulla semplificazione burocratica e sulla diminuzione del costo complessivo del lavoro: questi sono i veri nodi da sciogliere per rendere più competitivo il settore.

GESTIONE BANCALI, PAGAMENTI, SANZIONI, TEMPI DI CARICO E REONSABILITÀ DI FILIERA

Le proposte del Tavolo qui sotto schematizzate per diventare operative devono essere tradotte in norme di legge, dopo un primo tentativo fallito di introdurle nella manovra finanziaria e dopo l'emanazione di uno specifico decreto legge, il pacchetto di norme è stato fatto confluire nel D.L. 103 c.d. "Decreto Tirrenia". Questa soluzione tecnica consentirà un'approvazione in tempi rapidi, rispetto a quando andiamo in stampa.

1. Costi minimi nei contratti scritti. È una disposizione che diverrà operativa gradualmente. Il corrispettivo del trasporto concordato con un contratto scritto non dovrà essere inferiore ai costi minimi d'esercizio individuati con accordi volontari di settore tra le associazioni dell'autotrasporto e quelle della committenza nel termine di 9 mesi; decorsi i 9 mesi, in assenza di accordi, sarà l'Osservatorio a determinare i suddetti importi nel termine di ulteriori 30 giorni. Resta confermato il termine di un anno entro cui l'autotrasportatore potrà richiedere le eventuali differenze tariffarie.

2. Tempi di pagamento. È stabilito, con decorrenza immediata, un termine massimo di 60 giorni per il pagamento delle prestazioni di trasporto. Decorso il suddetto termine sono applicabili gli interessi moratori di cui al d.lgvo n.231/2002 (attualmente 8%); ove il pagamento avvenga oltre 90 giorni al debitore si applicano le sanzioni previste dall'articolo 83 bis della legge n.133/2008 (esclusione per sei mesi dalle gare di appalti pubblici; esclusione per un anno dai benefici fiscali, previdenziali e creditizi). La disposizione si applica a tutti i soggetti della filiera del trasporto stradale.

3. Soste al carico e allo scarico. Viene introdotto un periodo di franchigia per i tempi di attesa alle operazioni di carico e scarico, pari a 2 ore al carico e 2 ore allo scarico. Superato il periodo di franchigia il committente deve corrispondere un indennizzo al vettore, salvo il diritto di rivalsa verso l'effettivo responsabile del ritardo. L'importo dell'indennizzo sarà commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo, così come saranno determinati dall'Osservatorio. I tempi di attesa nelle strutture della grande distribuzione potranno essere regolati con specifici accordi tra rappresentanze dei vettori e dell'utenza; i tempi di attesa nei porti, interporti e terminal ferroviari potranno

Ministero dei Trasporti. Con successivo decreto ministeriale saranno stabilite le modalità applicative della nuova disciplina.

4. Scheda di trasporto. Vengono modificate le disposizioni del d.lgvo 286/2005 relative alla corresponsabilità dei committenti per le violazioni al CdS commesse dai vettori, al fine di facilitare il controllo su strada da parte delle forze dell'ordine. In particolare viene previsto, con decorrenza immediata, l'obbligo di avere a bordo le istruzioni del committente sullo svolgimento dell'operazione di trasporto nel rispetto delle norme sulla circolazione stradale. Tali istruzioni devono essere contenute nella Scheda di trasporto, ovvero devono essere allegate ai documenti equipollenti (es. allegate alla CMR). Parimenti dovrà essere allegata ai documenti equipollenti una dichiarazione del committente contenente il numero di iscrizione all'Albo del vettore che sta effettuando il trasporto. In alternativa alla Scheda e ai documenti equipollenti, agli agenti del controllo su strada potrà essere esibita copia del contratto scritto, ovvero una dichiarazione sottoscritta dal committente o dal vettore attestante l'esistenza del contratto scritto. La disciplina sulla Scheda di Trasporto potrà essere derogata con gli accordi di settore.

5. Azione diretta. Si tratta di una disposizione che diverrà operativa tra 12 mesi, salvo la possibilità di derogare tramite accordi di settore. Per il pagamento del corrispettivo, i subvettori potranno agire in giudizio nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto i quali risponderanno in solido nei limiti delle prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita. Resta ovviamente salvo il diritto di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale.

6. Gestione dei pallets. Viene escluso con decorrenza immediata qualsiasi obbligo del vettore in merito alla gestione degli imballaggi e delle unità di movimentazione utilizzate nel trasporto; il vettore non è responsabile per la mancata riconsegna dei pallets da parte del destinatario o per la riconsegna di pallets in numero o quantità inferiori. Ogni operazione accessoria relativa ai pallets deve essere compensata. Il commercio di pallets usati sarà assoggettato alla licenza di Pubblica



● SOLARO, SEGRETARIO FEDIT

«Un modello da sviluppare»

un "pacchetto" di norme che escludesse la tariffazione minima. Una soluzione su cui però il gruppo hai poi rilanciato in seguito, introducendo così una norma che sembrava abbandonata. La tariffa minima sarà determinata nell'ambito degli accordi settore o dell'Osservatorio sui trasporti.

Assistenza gratuita

Nell'ottica di una collaborazione con Astra Cuneo gli avvocati Giovanni Giacosa e Michele Elia dello studio Giacosa di Torino si mettono personalmente a disposizione degli associati Astra per offrire un giorno alla settimana e presso la sede della associazione stessa un servizio di consulenza legale. Secondo gli accordi intercorsi in queste settimane con Astra Cuneo i pareri orali richiesti saranno assolutamente gratuiti, restando poi libero il singolo associato che vi



● MICHELE ELIA

abbia interesse di dare mandato professionale allo studio per far valere ove occorra le sue ragioni in tutte le varie e competenti sedi. Il giorno scelto per lo start del servizio, che prenderà il via da inizio settembre, è il venerdì, dalle 9,30 alle 12,30. Lo studio legale Giacosa ha sede in Torino corso Vinzaglio 12 bis. Titolare dello studio è l'avvocato Giovanni Giacosa, nato a Collegno il nel 1946 iscritto all'albo degli avvocati di Torino dal 19 settembre 1988. Giacosa ha maturato una esperienza trentennale in ogni campo del diritto civile; subito dopo la laurea in giurisprudenza conseguita presso la facoltà degli studi di Torino in data 17 luglio 1970 e l'abilitazione professionale, conseguita alcuni anni dopo, ha operato come legale prima della Comit - Banca Commerciale occupandosi di contrattualistica e recupero crediti e poi della Banca di Roma. Lo studio si avvale della collaborazione dell'avvocato Michele Elia, classe 1967, originario di Torino iscritto all'albo degli avvocati di Torino dall'ottobre del '99. Lo studio si occupa di ogni materia del diritto civile, con particolare riferimento alla contrattualistica, al recupero crediti, al risarcimento danni (peculiare esperienza maturata nel settore dei sinistri stradali), infrazioni al Codice della Strada, diritto del lavoro, diritto di famiglia, locazioni, tutela della proprietà, liti condominiali. Ha avuto ed ha tra i suoi clienti imprese di trasporto (anche di persone), agenzie di assicurazioni, carrozzieri ed ha maturato pertanto una specifica esperienza nel settore dei trasporti e della circolazione stradale. L'esperienza con banche (20 anni circa fra Comit e Banca di Roma) consente altresì allo studio Giacosa ed Elia di mettere a disposizione le sue estese ed approfondite competenze nel campo del diritto commerciale e bancario ma anche del recupero crediti. Lo studio Giacosa è comunque in grado di offrire competenze e collaborazioni anche in ambito amministrativo e penale.

D.OL

Più soldi? Macchè...

*Un'intensa campagna stampa offusca la realtà
Ecco i veri numeri della Finanziaria 2010*

di Domenico Allione

Una intensa campagna di stampa sta cercando di accreditare l'immagine di un settore beneficiato da cospicui finanziamenti pubblici, il supplemento Trasporti del sole 24 ore del 12 aprile 2010 titolava, addirittura in prima pagina, "Un fiume di denaro ai tir". Ovviamente sappiamo che tale immagine non è solo fuorviante ma anche in buona parte non veritiera, basti pensare alla questione dei premi Inail, la cui diminuzione nel 2009 e nel 2010 viene conteggiata tra le provvidenze del settore quando invece dovrebbe essere annoverata nel campo delle restituzioni. Ovvero una partita di giro che ha visto per anni l'Inail incassare dalle aziende di autotrasporto premi molto superiori rispetto alla media di incidentalità del settore, e che vede adesso la diminuzione in parte strutturale e in parte ancora provvisoria del premio stesso. Dopo questa doverosa puntualizzazione, necessaria in questi tempi di crisi in quanto si rischia di far passare come privilegiato il mondo dell'autotrasporto, risulta utile fare il punto della situazione sullo stato di attuazione delle misure previste nella finanziaria 2010, misure frutto dell'accordo governo - associazioni di categoria sottoscritto a Roma il 2 dicembre 2009. Dobbiamo constatare inoltre che tali risorse provengono dai proventi del cosiddetto scudo fiscale, e perciò l'assegnazione delle stesse è stata sottoposta e continua ad esserlo per la parte restante ad un complesso iter amministrativo e legislativo spesso di difficile comprensione per le aziende.

Come si vede un quadro in parte non del tutto realizzato, che sfata il mito dell'autotrasporto "pigliatutto" e che talvolta necessiterebbe di una maggiore chiarezza e precisione dei tempi per consentire alle aziende una pianificazione efficace durante questa durissima congiuntura economica.

Riassumendo rispetto alle previsioni contenute nella finanziaria la situazione ad oggi è la seguente (sema a lato):

91

milioni per riduzione premi Inail: misura resa operativa dopo una serie di rinvii delle scadenze per il versamento dei premi e delle relative rate

60

milioni per la riduzione dei pedaggi autostradali relativi ai transiti 2008: ancora in attesa di esser percepiti dalle aziende

20

milioni per le spese non documentate relative alle trasferte effettuate nell'ambito del comune di residenza: già usufruibili dalla piccole imprese

55

milioni per recupero del contributo SSN sui premi RCA: reso operativo in F24 tramite conferma del codice tribut0 6793

44

milioni per credito di imposta su taxa di possesso (bolli): in attesa di provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate

30

milioni per investimenti: ancora in attesa dei provvedimenti esecutivi



IN EVIDENZA



CIRCOLAZIONE IN AREE PRIVATE: NON È TEMPO DI GUIDA

Il Ministero dell'Interno ha fornito delle indicazioni, anche allo scopo di uniformare il comportamento degli organi deputati al controllo su strada, circa la circolazione di autocarri in aree private. Essa è sottratta all'ambito di applicazione delle disposizioni del Regolamento (CE) 561/2006. Pertanto, l'attività svolta dal conducente di un veicolo tenuto al rispetto delle predette disposizioni all'interno di un cantiere o di una cava è esclusa dal computo dell'attività di guida giornaliera. Tuttavia, poiché questa attività impegna il conducente in un lavoro che non gli consente di godere liberamente del proprio tempo, la stessa non può comunque essere considerata come riposo giornaliero o settimanale e, quindi, deve essere necessariamente computata ai fini del rispetto delle disposizioni sopraindicate, nonché del D.L.vo 234/2007. Ciò induce il Ministero a ritenere che l'attività stessa debba essere comunque registrata. Tale registrazione, per i veicoli dotati di cronotachigrafo analogico, può avvenire attraverso annotazioni manuali su un foglio di registrazione in cui sia registrata l'attività come permanenza sul lavoro (simbolo martelletti incrociati). Per i veicoli dotati di tachigrafo digitale, invece, l'attività di cui trattasi può essere registrata selezionando sull'apparecchio di controllo l'opzione "out of scope" o equivalente.



ACCESSO ALLA PROFESSIONE: PROROGA SINO A INIZIO DICEMBRE

La Legge 26 febbraio 2010, n. 25 di conversione al D.L. 30.12.2009, n. 194 c.d. "Milleproroghe", ha disposto che il Governo dovesse provvedere ad emanare un provvedimento per determinare la proroga dei termini per l'adeguamento ai requisiti di accesso alla professione per le imprese, già iscritte all'albo dell'autotrasporto tra il mese di gennaio del 1978 ed il mese di agosto dell'anno 2005, con veicoli al di sotto delle 3,5 tonnellate. Il Ministro dei Trasporti ha siglato il decreto, in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, dando attuazione a quanto sopra indicato. Pertanto, le imprese esercenti con veicoli di portata utile non superiore a 3,5 tonnellate o di massa complessiva non superiore a 6 tonnellate, in luogo dell'attuale scadenza del 17 agosto 2010, avranno tempo sino al 4 dicembre 2011, termine entro il quale si applicheranno le disposizioni del Regolamento (CE) n. 1071/2009, per dimostrare i requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e idoneità professionale. La proroga al 4 dicembre 2011, vale anche per le imprese con i seguenti veicoli: autobetoniere anche se eccedenti i pesi legali; veicoli attrezzati con carrozzeria speciale atta al carico, alla compattazione, allo scarico ed al trasporto di rifiuti solidi urbani; veicoli permanentemente attrezzati con cisterna per il carico, lo scarico ed il trasporto di liquami o liquidi di spurgo pozzi neri.



ASSEMBLEA | UN TRIENNIO DI NUOVE INIZIATIVE

Cavallo e Toselli riconferme Astra

di **Andrea Caponnetto**

La giovialità del pranzo, appuntamento annuale con i colleghi della categoria, ma anche la coscienza di dover sfruttare quella importante occasione per confrontarsi sui temi di maggiore rilievo nel mondo dell'autotrasporto, far sentire la propria voce alle istituzioni e cercare sempre più di "fare sistema", per non sprofondare nel mare di difficoltà che la difficile congiuntura economica ha innescato anche (e forse ancor più) nel mondo della gomma e degli imprenditori del settore, importante cartina di tornasole in provincia di Cuneo della crisi economica.

L'assemblea di primavera ha rappresentato per la categoria uno snodo centrale di questi anni di associazionismo Astra. L'impellenza delle elezioni ha calamitato l'attenzione nella seconda parte di mattinata, registrando un voto senza particolari sorprese (il dettaglio degli eletti a lato).
Prima l'intervento del senatore Giuseppe Menardi, del sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, del direttore generale Fedit Enzo Solaro hanno permesso di inquadrare i macroproblemi della categoria in un'ottica istituzionale e sindacale: i relatori hanno reso conto delle novità introdotte sui tavoli romani, dei prossimi temi che il Governo intende affrontare e dei recenti cambiamenti normativi, assicurando l'appoggio al settore delle politiche

nazionali. Di buona parte delle anticipazioni di maggio rendiamo conto a pagina 4, con un servizio dedicato alle novità normative. Giachino in particolare ha insistito sulla Granda quale "retroporto" ideale degli scali liguri, evidenziandone una vocazione logistica a suo dire non ancora completamente matura, ma da sviluppare e potenziare.

Il presidente di Astra Cuneo Luciano Cavallo ha tirato le fila del lavoro triennale, lasciando intendere che c'è ancora molto da fare sul fronte associazionistico e rilanciando la sua disponibilità per il prossimo mandato.

Il voto dei soci ha permesso di rinnovare i direttivi, con numerose conferme e alcune new entry (rendiconto nella tabella a lato).

Incontro con Giachino e Menardi

Nella prima riunione dei Consigli sono stati riconfermati all'unanimità Luciano Cavallo alla guida di Astra Cuneo - associazione trasportatori e di Matteo Toselli alla presidenza di Astra servizi - società cooperativa. Intanto Valter Lannutti raccoglieva l'applauso dei soci per l'impresa compiuta dal sestetto cuneese che ha vinto il campionato italiano di pallavolo: il patron del colosso logistico ha sintetizzato nel suo intervento, pregno di realismo, la sua visione del settore e dell'economia in genere. Considerazioni che erano state raccolte in un'intervista esclusiva pochi giorni prima dal neonato di casa Astra: Astranotizie, il periodico dell'autotrasporto.



● LUCIANO CAVALLO



● MATTEO TOSELLI

INCIDENTI CON CAMIONISTI COINVOLTI PERCENTUALE DIMEZZATA IN 5 ANNI

Percorso virtuoso di sicurezza, la categoria si distingue

L'allarme suscitato da un grave incidente provocato da un veicolo pesante è comprensibile, dato l'effetto notizia che spesso l'accompagna, come del resto accade per gli incidenti ferroviari o aerei. Ma se si lascia da parte l'emozione e si prova a guardare dentro le statistiche, si scopre che in Italia il percorso verso un autotrasporto più sicuro è una realtà incontrovertibile.

L'Associazione delle Compagnie di Assicurazione (Ania) comunica infatti i seguenti dati di sinistrosità dei veicoli di peso superiore ai 60 quintali (tabella sotto).

Pur con l'approssimazione dovuta all'ufficiosità di siffatta rilevazione, finalizzata ad indirizzare la politica tariffaria delle compagnie, l'andamento virtuoso della sinistrosità dei camion è evidente.

Anno	Frequenza Sinistri	Incidenza % Num.Sin.con danni a persona
2004	43,7%	9,89%
2005	41,2%	9,49%
2006	43,0%	11,75%
2007	27,0%	8,34%
2008	22,0%	7,31%

GLI ELETTI 2010



● GIÀ AL LAVORO IL NUOVO DIRETTIVO DI ASTRA CUNEO

ASTRACUNEO

PRESIDENTE: Luciano Cavallo

Enrico Calcagno	Claudio Isolano
Franco Carpani	Diego Pasero
Enrico Carrero	Giuseppe Prette
Livio Cerato	Giancarlo Ricca
Giovanni Giubergia	Elio Rocca
Mauro Giraudi	Marinella Rossi

ASTRASERVIZI S.C.

PRESIDENTE: Matteo Toselli

Enrico Calcagno	Claudio Isolano
Luciano Cavallo	Diego Pasero
Livio Cerato	Valter Lannutti

LUTTO | PATRON VERZUOLESE

Tonoli, addio

A fine giugno se c'è andato Andrea Tonoli, 83 anni, fondatore e "patron" dell'omonima azienda di trasporti verzuolese. Aveva subito una delicata operazione all'addome e le sue condizioni sono andate peggiorando in seguito a complicazioni post-intervento.

Originario di Polpenazze del Garda, scoprì la Granda facendo commissioni per una ditta di trasporto bresciana.

In particolare fece scalo a Verzuolo, operando per conto della cartiera Burgo. Qui conobbe quella che sarebbe diventata sua moglie, Lucia Vincenti, e acquistò nel 1960 il primo camion. La famiglia e l'azienda si stava preparando a festeggiare, tra qualche settimana, i 50 anni dalla fondazione della Tonoli autotrasporti, rievocando quel mezzo da cui partì la grande avventura.

Mezzo secolo in cui, anche grazie all'ingresso in azienda dei figli (fine Anni '70), Tonoli è diventato un importante attore dell'autotrasporto su scala provinciale. Oggi la ditta villanovettese vanta 1200 clienti, 40 mila spedizioni all'anno, filiali in Spagna e Portogallo e dà lavoro a un cen-



● ANDREA TONOLI

che ha aperto il mercato verso la penisola Iberica, una delle scommesse, pienamente vinta, di questi ultimi anni.

Ma anche un'impresa che è rimasta radicata nel territorio, sostenendone le iniziative: una su tutte, la storica sponsorizzazione della A4 di tennistavolo di Verzuolo (seconda classificata nella categoria maschile all'ultimo campionato nazionale).

VITA ASSOCIATIVA

DOGLIANI, PC ALLA SCUOLA: DONAZIONE DI ASTRA

Dalla parte della multi-medialità e a sostegno della formazione degli studenti: è l'ultima iniziativa di Astra Cuneo e Astra Servizi, che hanno donato 8 computer alla scuola secondaria di Dogliani. Associazione e cooperativa, che già da un paio di anni mostrano una particolare vocazione al mondo dell'informatica (il sito di Astracuneo sta diventando sempre più un riferimento per i trasportatori) e che hanno a cuore in questa difficile congiuntura economica la qualità della formazione scolastica dei ragazzi, hanno deciso di contribuire con otto Pentium 40 (80 giga di memoria) alla risistemazione e riattivazione di un'aula informatica all'interno dei locali della scolastici.



● UNO DEI PC DONATI DA ASTRA

«La vostra donazione ha permesso alla scuola di rendere nuovamente utilizzabile un'aula informatica che, allestita oltre 10 anni fa con vecchi pc 386, non era di fatto più utilizzata in quanto nessun programma di uso didattico risultava essere supportato da elaboratori così obsoleti» racconta nella sua missiva di ringraziamento il direttore dell'istituto Tarcisio Priolo.

L'aula rinnovata insieme ad una ulteriore vano dotato di elaboratori con caratteristiche simili a quelle dei pc donati da Astra, costituisce un importante strumento didattico a disposizione dei 160 alunni della Scuola secondaria di primo grado e dei 260 alunni della scuola primaria di Dogliani. Astra è presente come partner all'interno del giornalino scolastico "Lo scricciolo", dove stanno crescendo piccoli giornalisti che, chissà, un domani potrebbero diventare anche collaboratori dei Astranotizie. Ora gli strumenti ci sono...

ASTRAWEB SUL CELLULARE: SERVIZIO D'AVANGUARDIA

Per essere ancora più vicina ai propri associati, Astracuneo è lieta di presentarvi la nuova versione del sito internet per dispositivi portatili. Digitando i soliti indirizzi www.astracuneo.it oppure www.astraser-vizi.it su un dispositivo mobile (palmare, telefonino abilitato alla navigazione su internet, blackberry, iphone o altro) si potranno consultare le notizie e le novità del sito della più importante associazione di auto-transporto del Piemonte. Una versione del sito web speciale e dedicata agli apparecchi portatili, per navigare in velocità e facilità ovunque.

PARTNERSHIP | IL MERCOLEDÌ UNO SPECIALISTA A DISPOSIZIONE

Aon, la consulenza assicurativa di Astra

Un importante accordo è stato siglato quest'estate da Astra: il partner in questione è Aon Broker, leader mondiale nel mercato del brokeraggio assicurativo.

La filiale cuneese del gruppo, da diversi anni operativa sul territorio, ha tra le sue specializzazioni portanti proprio il settore trasporti, polmone economico e serbatoio occupazionale nella provincia Granda, area periferica dove però è da sempre fervente l'imprenditoria della gomma. Novità delle ultime ore, poi, l'azienda si affaccia al mercato cuneese avendo acquisito la Aon Cb srl, importante realtà territoriale che ha aperto la strada nel settore del brokeraggio in Granda.

Secondo la sinergia stretta tra Astra e la filiale cuneese del gruppo, ogni mercoledì pomeriggio nella sede di via della Motorizzazione 11 a Cuneo sarà operativo uno sportello gratuito con personale specializzato Aon a disposizione dei soci. L'azienda vuole mettere a disposizione dei trasportatori una doppia specificità. Anzitutto il valore aggiunto del broker, rispetto alle altre compagnie assicurative monomarca obbligate ad offrire un ventaglio di soluzioni interne al loro "pacchetto". «Il broker - spiega Corrado Viglietti, responsabile divisione trasporti Aon - può aprire il ventaglio di offerte di tutte le compagnie disponibili, proponendo ogni genere di prodotto, per fasce di costo e tipologia: il cliente potrà quindi farsi un'idea completa dell'offerta assicurativa». In secondo luogo, per evitare al cliente inutili tour di comparazione tra compagnie, Aon porta la sua consulenza direttamente nella sede dell'associazione, rendendosi disponibile per la stesura



● CORRADO VIGLIETTI, RESPONSABILE TRASPORTI AON

ra di piani personalizzati (eventualmente anche fuori dall'orario di sportello e a domicilio). Anche per la cooperativa un'importante integrazione al servizio già messo in campo dagli uffici Astra. «Il nostro personale è costantemente aggiornato sui movimenti del settore e studia caso per caso la soluzione adatta all'auto-transportatore, forte di un'esperienza nel campo costruita negli anni e degli ottimi risultati raggiunti dall'azienda su scala globale» continua Viglietti.

In questa fase storica caratterizzata da una generale liberalizzazione delle tariffe rc auto, e da

un congiuntura economica delicata, crollano i "miti" di una tradizione (per lo più provinciale) che affidava le polizze all'agente di fiducia, secondo un rapporto più di confidenza che di convenienza: «Aon ha fatto registrare un grande incremento nel mercato proprio perché i clienti fanno sempre più attenzione ai costi e al servizio e noi, avendo con un rapporto diretto, possiamo offrire le migliori quotazioni, appoggiandoci a tutte le compagnie top class, ciascuna da sempre caratterizzata da alcuni settori trainanti (e altri meno competitivi): come sarti, insomma, intrecciamo tutte queste opportunità alla ricerca del miglior compromesso per il nostro cliente» rivela il responsabile dell'ufficio cuneese.

Inoltre Aon segue direttamente la trafila dei sinistri: l'apertura si svolge in ufficio e poi saranno i liquidatori del gruppo a seguire la pratica per conto del cliente presso i liquidatori della compagnia. Per informazioni: Aon Cuneo, Corso nizza 9. Tel: 0171-697777; fax: 0171-697888, mail: aziende@aoncb.it

Distributore aut. Renault Trucks - CUNEO
Via Statale Mondovì, 33 - 12081 BEINETTE

ALPICAR

Veicoli industriali e semirimorchi

Tel. 0171 384212 - Fax 0171 385969 - Email alpincar@alpincar.it

Navizete

BORGO S. DALMAZZO - HOTEL RESIDENCE CONGRESSI

Navizete

Hotel Residence Congressi
Via Vecchia di Cuneo, 54
12011 BORGO S. DALMAZZO (CH)
Tel: +39 0171.26.56.26
Fax: +39 0171.26.56.38
www.hotelnvizete.com
e-mail: info@hotelnvizete.com

Scegli chi ti rappresenta



Diventa dei nostri

CODICE DELLA STRADA | MODIFICHE APPROVATE A FINE LUGLIO

Gradualità delle sanzioni sui tempi di guida e riposo



Pasero:
«È stato
premiato
il nostro
impegno
associativo»



Sono state approvate mentre andiamo in stampa, dopo un lungo e complesso iter parlamentare, una serie di modifiche al Codice della Strada che non hanno interessato oltre 80 articoli. In attesa di approfondire l'argomento nei prossimi numeri, ci preme sottolineare come l'introduzione di un meccanismo di gradualità delle sanzioni per quanto riguarda le violazioni dei tempi di guida e di riposo (derivanti dal Regolamento Europeo 561/2006) rappresenti il raggiungimento di un risultato fortemente voluto e perseguito in questi anni dall'associazione. «A prescindere dalla condivisione dei limiti sui tempi di guida e di riposo contenuti nel Reg. 561/2006 - afferma Diego Pasero, vicepresidente di Astra Cuneo -, da sempre abbiamo posto il problema dell'eccessiva rigidità delle sanzioni previste dal codice della Strada. Il nuovo meccanismo introdotto consente per le violazioni lievi (sotto il 10% dei termini previsti dalla normativa europea) di sanzionare gli autisti e le aziende in modo adeguato e non punitivo, introducendo un minimo meccanismo di flessibilità indispensabile per un'attività come la nostra».

News, circolari, normative, servizi, viabilità on line su
www.astracuneo.it

Segnalazioni a

TRACCIABILITÀ RIFIUTI SLITTANO I TERMINI

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 161 del 13 luglio 2010 è stato pubblicato il decreto attraverso il quale vengo prorogati i termini per l'avvio della nuova procedura di tracciabilità dei rifiuti (Sistri). I termini di avvio, già fissati al 13 luglio 2010 ed al 12 agosto 2010, differenti in ragione delle diverse tipologie di imprese, sono stati spostati al 1° ottobre 2010. Inoltre, sono slittati anche i termini per la distribuzione dei dispositivi elettronici, utili per il funzionamento del sistema (chiavette usb e installazione black box); il termine, quindi, previsto per il ritiro di tali dispositivi è slittato al 12 settembre 2010.

CONTATTI



SEDE OPERATIVA
Via della Motorizzazione, 11
12100 Cuneo
TELEFONO: 0171.41.39.78
FAX: 0171.41.25.87
**ORARIO (DAL LUNEDÌ
A VENERDÌ):**
mattina 8.15-12.30
pomeriggio 14.15-18.00
SABATO MATTINA:
8.00-12.00
E-MAIL: info@astracuneo.it
info@astraservizi.it
SKYPE: astracuneo

centro stampa tipografia



immediacolor
stampa in tutti i formati

striscioni  **pannelli**  **fieristica**

PROMOZIONE ESTIVA
ogni 2 striscioni 3x1 m
100 biglietti da visita OMAGGIO

Reg. Colombaro dei Rossi 2b - 12037 SALUZZO CN