

### IN QUESTO NUMERO

#### TROPPI COSTI E BALZELLI PER I GIOVANI



L'analisi di Pasero p. 4

#### L'ASSEMBLEA ASTRA SBARCA SU YOUTUBE



Nuovi servizi web a p. 4

#### PIDAV, PARTE LO STUDIO DI FATTIBILITÀ



Incontro col Prefetto a p. 6

#### ACCESSO ALLA PROFESSIONE: NUOVE REGOLE



Tutte le novità a p. 8



[Alle pagine 2 e 3]

*Privilegiati senza esserlo, ecco il paradosso degli autotrasportatori italiani, stretti tra propagandistiche promesse di aiuti economici, la concorrenza straniera e un associazionismo tanto vecchio quanto inadeguato, come dimostrato dalla cervellotica normativa sui costi minimi spacciata per la soluzione di tutti i mali*



**ASSOCIAZIONISMO I È FINITO IL TEMPO DELLE CHIACCHIERE**

## *I professionisti del fermo*

di **Domenico Allione**

Da quando Astranotizie ha iniziato a informare gli autotrasportatori della provincia di Cuneo, abbiamo ribadito che è giunto il momento di cambiare, di portare aria nuova, nel mondo dell'associazionismo del trasporto di merci su strada. Profondi mutamenti sono avvenuti in questi ultimi anni e in questi ultimi mesi nel mondo della politica, dell'economia, della finanza, del sindacato. Sentire o per meglio dire risentire in questi giorni la solita litania del fermo dell'autotrasporto, indetto, annunciato, posticipato, ci fa capire che poco è cambiato. Esempificativa a questo proposito la parabola di Paolo Uggè figura carismatica del settore, che da anni a seconda delle convenienze assume i panni del pompiere e dell'incendiario, dell'uomo di governo e di opposizione. Personaggio in grado di manipolare il fermo dell'autotrasporto, strumento di ultima istanza da utilizzare con grande serietà e responsabilità, come arma di pressione non a favore della categoria ma per logiche di potere associativo, da sfruttare politicamente a seconda che al governo ci siano gli amici o meno. In altre parole, indire il fermo quando fa comodo, per riaffermare il proprio potere, per ribadire che bisogna fare i conti con i vertici dell'associazionismo. Uggè, nel 2005 sottosegretario ai Trasporti del governo Berlusconi, è il padre della riforma che liberalizza le tariffe. Uggè nel 2008 questa volta nelle vesti di leader dell'Unatras dall'altra parte della barricata è l'ideatore del meccanismo dei costi minimi. Un bizantino e complicatissimo meccanismo che tenta di reintrodurre, mascherandole sotto il manto delle sicurezza, le tariffe minime abrogate sempre dallo stesso qualche anno prima. Così da tre anni tutto il settore dell'autotrasporto è alle prese con un complesso di norme difficili da capire e da applicare, talvolta dannose per le stesse aziende, sicuramente utilissime per tutti gli studi di avvocati che faranno la loro fortuna di azzeccarbugli sulla pelle delle imprese.

Ricordare la vicenda di Uggè non è esercizio di attacco personale,

ma è solo un modo per ricordare come l'associazionismo italiano sia ormai incapace di affrontare i temi concreti e i grandi e reali problemi che attanagliano il mondo dei tir. Riassumiamoli (un approfondimento si trova anche nelle pagine interne): la possibilità di ottenere un rimborso infraannuale (trimestrale o meglio ancora mensile) delle accise pagate in più dal comparto; la necessità di contenere il costo del lavoro (il taglio delle risorse sui premi Inail non va in questa direzione); un recepimento intelligente della normativa sull'accesso alla professione (che senso ha obbligare una ditta con un solo mezzo a dimostrare 50 mila euro, come vuole Unatras, di idoneità finanziaria con fidejussione bancaria o assicurativa?); migliorare la giusta e valida norma sui tempi di pagamento, introducendo meccanismi autentici di sanzione; rafforzare la giusta norma sui tempi di attesa al carico e scarico, rendendola più operativa; rendere ancora più efficace il meccanismo dell'azione diretta adeguandolo al sistema francese, dove sia il committente che il destinatario sono responsabili del mancato pagamento del vettore; ideare un meccanismo di adeguamento della parte del corrispettivo corrispondente al costo del gasolio di facile applicazione e sicura sanzione per chi non lo rispetta, abolendo la inutile norma dei costi minimi, tutta basata sulla denuncia del vettore/subvettore nei confronti del committente. E ancora, premere a livello europeo per una riforma del regolamento 561/2006 in grado di dare maggiore flessibilità e quindi maggiore sicurezza; impegnarsi a livello nazionale per chiedere interpretazioni delle norme sui tempi di guida e di riposo in grado di capire le esigenze delle aziende e non controlli ottusi e burocratici che penalizzano i virtuosi e lasciano liberi gli indenni: non ha senso far pagare 307 euro di corresponsabilità ad un'azienda perchè un autista ha sfiorato di 10 minuti. Come si vede idee e proposte serie che hanno bisogno di un "sindacato" delle imprese credibile nei confronti della politica, in grado di mettere la committenza di fronte alle proprie responsabilità. L'esatto contrario dei professionisti del fermo che speculano sulle difficoltà delle aziende.

# TRASPORTI, FIUMIE TANTE BUGIE, ECC

di **Andrea Caponnetto**

Oltre il danno, la beffa. O se vogliamo, attingendo dal folklore partenopeo, cornuti e mazziati. È l'amara constatazione che emerge dall'ultima assemblea di Astra Cuneo, che ha passato in rassegna l'informazione veicolata dai media negli ultimi mesi sul fronte delle sovvenzioni alle categorie. A prescindere dal canale informativo, sia esso una testata giornalistica o un'emittente, quel che preoccupa di più il direttivo è l'effetto distorsivo sull'opinione pubblica che esercita cotanto messaggio: «Con questo martellante battage giornalistico sul "fiume di soldi" che arrivano agli autotrasportatori o sulle "autostrade di denaro" destinate alla categoria, si è instillata nei lettori, nella committenza e negli opinion leader una ingannevole ed indebita certezza, ovvero che siamo dei privilegiati e che prendiamo finanziamenti a destra e a manca, quasi fossimo una casta di protetti che gestisce i suoi affari al riparo dalla crisi, se non addirittura approfittandosene» conferma il segretario Guido Rossi.

L' "uomo della strada" guarda agli spot, ai titoli e si fa un'idea spesso molto netta sulla base delle informazioni che riceve. Non è raro trovare nelle chiacchiere da bar un riferimento agli acclarati privilegi della categoria, che come vedremo di seguito sono invece smentiti dai fatti e dai numeri. La persona comune legge che aumenta il gasolio e si prepara ad un incremento dei prezzi dei prodotti (causati dall'aumento del costo dei traspor-

ti); sembra una regola matematica. Peccato che per le imprese della strada non sia così: cresce il prezzo del carburante ma alla committenza si mantiene il costo previsto. Tutt'altro che privilegiati.

Sul tema dell'informazione e dei luoghi comuni il nuovo presidente Claudio Isolano ha realizzato una disamina per punti, condita di numeri e dati che fanno emergere tutt'altra verità. E non pochi presenti sono rimasti a bocca aperta nel prendere coscienza di certe statistiche. Una realtà, quella che racconta il direttivo di Astra Cuneo, in aperta ed incontrovertibile opposizione a quanto pedantemente sostenuto dai giornali, anche dall'autorevole Sole 24 ore. Come spesso accade infatti, il giornalismo narra una visione parziale della questione: il redattore ha visto solo alcuni numeri, senza poterli (o volerli) filtrare con altri. Ne deriva così lo spaccato di una categoria protetta e settaria, su cui ricadono a pioggia finanziamenti a sei zeri, quasi fossero regalie pre-natalizie. Ma la vera fotografia dello stato di salute del comparto si può scattare solo andando più in profondità. «È per questo che per la prima volta non ci sono ospiti di rilievo politico a questa assemblea dei soci - dice il neopresidente -, abbiamo considerazioni troppo "sconvenienti" da fare. E poi vogliamo parlare tra noi dei nostri problemi, senza chiacchiere fini a se stesse. Abbiamo deciso che da adesso in avanti inviteremo solo chi ci darà delle risposte concrete alle nostre analisi e segnalazioni».

## DOPO LA STAFFETTA CON CAVALLO, IN CAMPO ISOLANO

Isolano si dice perfettamente d'accordo con Luciano Cavallo, che gli ha da poche settimane passato il testimone, sul disorientamento che vivono in questa fase le imprese del settore: cita in particolare la repentina evoluzione normativa e i rapporti economici e fiscali dettati dai tempi della nuova crisi. Il presidente ha in passato rivestito cariche associative nazionali, partecipando a trattative con il governo. Ruoli che oggi gli permettono di attingere a fonti e produrre analisi confortate da dati razionali, molto spesso tenuti a debita distanza dall'informazione generalista. «Ad innescare la proposta di Cavallo a succedergli nella conduzione di Astra è stato una problematica aziendale: mi sono imbattuto in uno dei tanti casi di confusione normativa e di discrezionalità interpretativa delle sanzioni e ho sottoposto la questione al Consiglio - spiega Isolano -. Il gruppo mi ha chiesto di attivarmi in merito... da questa mia analisi su più fronti è scaturita la richiesta di prendere in mano l'associazione, forte anche delle esperienze pregresse». «Claudio è dotato di un'innata ed encomiabile capacità di sintesi dei vari problemi. Riconosco a pieno il progetto, che abbiamo condiviso fin da subito. Ha conoscenze e capacità per svolgere questo ruolo, traghettando Astra verso un processo di innovazione necessario» dice anticipando l'intervento del collega l'ex presidente Luciano Cavallo.



● CLAUDIO ISOLANO



● LUCIANO CAVALLO

## PROSPETTIVE | L'ANALISI DEL PRESIDENTE ISOLANO SULLE

# Sui trasporti l'Europa

Ma veniamo ai paradossi della carta stampata e dell'immaginario collettivo, ma soprattutto alle scelte che ci sono alle spalle, le decisioni che influenzano in maniera diretta l'andamento dell'economia e le ricadute sulla categoria, rendendo quantomeno secondarie le scelte nazionali. Isolano effettua una valutazione dello status quo: «La legislazione che ci tocca più da vicino riguarda guida, controlli, lavoro, accesso alla professione, gasolio, pedaggi, formazione. Pressoché tutte le norme sono recepimento di provenienza comunitaria. L'Italia dunque fa propria una serie di protocolli definiti da Bruxelles. Oltre il 90% del settore è dunque normato dall'Europa, con due strumenti: i regolamenti direttamente applicabili dai singoli stati, e le direttive, che forniscono un quadro legislativo d'insieme, lasciando libero l'adeguamento nazionale solo su alcuni aspetti di dettaglio».

Il presidente prende ad esempio l'apparato sanzionatorio, argomento su cui il singolo stato ha ancora margini di discrezionalità, in quanto definisce gli importi delle multe. Ma la gravità (e quindi la gerarchia) delle infrazioni è definita dall'Unione europea. «L'obiettivo comunitario è omogeneizzare lavoro e sanzioni, contrariamente a quanto chiederemmo tutti noi. La Comunità auspica di favorire aperture: il cabotaggio limitato a tre viaggi per settimana dopo un viaggio internazionale in ingresso è un primo passo, che potrebbe preludere in prospettiva alla liberalizzazione totale. Finalità ben chiarite da tempo dai libri bianchi dell'Ue, che determinano le linee guida di tutta la legislazione del decennio successivo. La Legge 561 sui tempi di guida e riposo, in pochi lo sanno, in alcuni casi era già in vigore dal 1985. Così la digitalizzazione dei cronotachigrafi, prevista da anni a livello continentale. L'Europa

## CARO GASOLIO, IL PESO DEL FISCO

Preso atto che il Governo poco può sulle norme europee dell'autotrasporto, il presidente Claudio Isolano durante l'assemblea ha così commentato la materia fiscale del gasolio: «Inutile illuderci, difficile incidere sul costo industriale del gasolio, anche se in Italia continua ad essere più elevato che altrove. Ma si può ragionare sull'incidenza fiscale del carburante, vale a dire l'accisa». L'albo francese ha di recente reso noto uno studio di comparazione sul prezzo pompa rilevato in Europa: l'Italia è la più cara insieme al Regno Unito. L'accisa italiana è la seconda del continente, a punti di distanza da Germania, Francia e soprattutto Spagna. Nel 2003 nei libri bianchi dell'Unione europea un provvedimento previsto sarebbe andato a nostro favore: la norma per la riduzione delle accise sul gasolio professionale. «Di quel ricco pacchetto di iniziative è diventato quasi tutto legge, tranne il tema di nostro interesse» spiega il presidente. Anche sull'accisa il Governo non ha completamente le mani libere: la direttiva 2003 infatti sulla tassazione dei prodotti energetici ha imposto a tutti i paesi di fotografare la propria accisa in quel momento: da allora non avrebbero più potuto ridurla.

Il fortissimo aumento delle accise nella seconda metà del 2011 e la fissazione a quota 593 euro/1000 litri da parte del decreto economico del governo Monti, ha innalzato il livello di preoccupazione e di protesta della categoria. Nell'assemblea del 4 dicembre se ne è dibattuto soprattutto con riferimento al reperimento delle risorse economiche, in considerazione del fatto che il rim-

borso da parte dello Stato dovrà passare dai 170 milioni di euro per l'accisa del 2010, ai 450 milioni di euro del 2011, al miliardo di euro (fonte "Sole 24 ore") per quanto riguarda il 2012. Un solo dato riassume la serietà della situazione: l'ordine di grandezza del rimborso dal 2010 al prossimo 2012 si moltiplicherà per dieci volte, passando da un rimborso di circa 19,78 euro/1000 litri a 190 euro/1000 litri (differenza tra livello attuale di 593 e il livello previsto per l'autotrasporto fissato in 403 euro/1000 litri). In altre parole un mezzo con un consumo medio annuo di 42.000 litri di gasolio passa da un rimborso di circa 830 euro nel 2010 a un rimborso di 8.000 euro nel 2012. Da un'attenta lettura del decreto Monti, si evince tuttavia la notizia positiva che il rimborso dell'accise continuerà ad essere erogato con le modalità classiche degli scorsi anni. Vale a dire un credito di imposta, sorto in quanto gli autotrasportatori si vedono restituire soldi che non dovevano versare all'erario, compensabile in F24 o con rimborso diretto nelle forme e nelle tempistiche della prassi del 2011. Ribadito dunque che il meccanismo di restituzione continuerà a funzionare e i rimborsi del 2011 come quelli del 2012 non incontreranno problemi, la problematica più importante al momento rimane l'assenza di liquidità che sta generando e che genererà ancora di più nel 2012 questo forte anticipo (per circa un anno) di risorse. A questo proposito Astra Cuneo ha attivato la federazione nazionale di riferimento (Fedit) al fine di proporre al governo nazionale meccanismi di rimborso infra annuali.

# DI SOLDI? O PERCHÈ



IL BATTAGE MEDIATICO SUI PRESUNTI AIUTI ALLA CATEGORIA. FONTE: SOLE 24 ORE-SUPPLEMENTO TRASPORTI

STRINGENTI POLITICHE COMUNITARIE

## decide per tutti noi

ha ben chiare da tempo le sue linee: noi imprenditori e noi rappresentati di categoria dobbiamo essere aggiornati per non farci cadere le norme tra capo e collo, restarne sorpresi o impreparati. La conclusione del ragionamento di Isolano è semplice: come Stato abbiamo ceduto la sovranità decisionale sulla maggior parte dei temi dell'autotrasporto. Nonostante ciò oggi i professionisti della strada continuano ad interfacciarsi con il Governo centrale, di cui hanno però imparato a conoscerne lo scarso peso ponderale su certi argomenti. «A Bruxelles gravitano numerosi lobbisti capaci di influenzare la scrittura delle norme a loro vantaggio: stando alle direttive emanate, mai a tutela degli autotrasportatori italiani». Loro, i decisori del Parlamento europeo, mascherano le loro scelte come adeguamento alla "tendenza naturale" del mercato. Ma il presidente non è dello stesso avviso: «Aumentano le sanzioni sui tempi di guida e di riposo ma tralasciano i controlli sul cabotaggio, dando così origine a forme di trasporto abusivo. Proclamano di interessarsi della concorrenza sleale, ma non si preoccupano del fatto che ogni paese ha costi del lavoro diversi e necessita di trattamenti differenziati». Una riflessione rispetto agli altri settori produttivi in effetti sorge spontanea. Dopo aver assistito per anni alla delocalizzazione dell'industria occidentale verso i paesi dell'ex blocco sovietico, nell'autotrasporto si assiste ad un fenomeno inverso: aziende dell'Est che forti un costo del lavoro inferiore alla metà di una qualunque azienda italiana, si presentano sul mercato dei trasporti creando una concorrenza insostenibile per le imprese nazionali.

Traendo spunto dai libri bianchi dell'Ue Isolano anticipa uno dei prossimi indirizzi, una strada senza ritorno: il pagamento del pedaggio anche fuori dalla rete autostradale. Una scelta, questa, ancora una volta definita dall'Europa, su cui il

governo italiano può poco o nulla. Un altro caso che suggerisce una riflessione sull'incapacità della nostra nazione di influire sulle decisioni comunitarie: «Purtroppo la politica italiana è malata di pressapochismo e provincialismo: e i risultati negativi si possono constatare ogni giorno. Diventa sempre più importante trovare registri e riferimenti adeguati per poter influire a livello europeo» la posizione del direttivo Astra.

In questo difficile quadro quale può essere il valore effettivo di un'associazione territoriale come Astra Cuneo? Certamente può giocare un ruolo decisivo nell'analisi degli elementi e delle problematiche, così come nell'informazione (e formazione) sulle mutevoli normative. Ma non meno, diventa decisiva l'influenza sulle residue scelte nazionali, per quelle che sono le peculiarità ancora rimaste in mano ai governi. Un caso esemplificativo in questo senso si è verificato in primavera: rispetto alle applicazioni del 561, ci si è accorti che c'erano interpretazioni dettate da poco buon senso e dannose per le imprese. In seguito alle segnalazioni sono arrivate circolari ministeriali, che hanno "aggiustato il tiro".

A.CAP

### Austostrade

Realizzati in  
40 anni  
appena  
2 mila km.  
13 mila  
in Spagna

### BARATRO ITALIA

La disamina di Isolano si concentra sugli ultimi 40 anni del sistema-transporto italiano. Fino agli anni Settanta lo Stivale vantava la seconda rete autostradale d'Europa dopo la Germania. Da quegli anni la Spagna ha realizzato 13 mila chilometri di strada ad alta velocità, 10 mila la Francia. In Italia appena 2 mila. L'assenza di un adeguamento delle

infrastrutture fa sì che nel nostro paese un viaggio non sia mai programmabile, siano sempre in agguato degli imprevisti e ridotta la sicurezza alla guida. E non a caso per anni i rappresentanti delle categorie sono riusciti ad ottenere le restituzioni, linfa vitale per un settore che utilizza l'autostrada come un imprescindibile fattore di produzione.

### Accisa

In attesa del  
gasolio prof.,  
lo Stato  
restituisce ciò  
che le aziende  
anticipano

## I NUMERI (VERI) DELL'AUTRASPORTO

**87** la percentuale di attività nazionale svolta dalle aziende di autotrasporto italiane

euro di sanzione comminata all'azienda a titolo di corresponsabilità per una lieve infrazione commessa d'autista sui tempi di guida

**307**

**40** riduzione percentuale nell'ultimo triennio delle restituzioni effettivamente finite nelle tasche degli autotrasportatori

ANALISI | SULLE SOVVENZIONI AL SETTORE

## Ci restituiscono il 40% in meno

Questi fondi sono davvero così tanti quanto si dice? Si tratta davvero di un "fiume" di finanziamenti per il mondo dell'autotrasporto? Lo staff di Astra ha provato ad affrontare un'analisi della realtà attuale, prendendo come riferimento standard un mezzo che consuma 42 mila litri di gasolio all'anno, guidato da un autista con una retribuzione minima di 21 mila euro lordi annui (trasferte escluse), pagante 4 mila euro di polizza e con un fatturato di 12 mila euro di autostrade. Gli stanziamenti annunciati dal Governo per la categoria nel 2009 sono stati di 400 milioni di euro, riconfermati tal quali nel 2010 e nel 2011. Qualcuno cita erroneamente un fondo da 700 milioni: in questo totale invero rientrano 300 milioni strutturalmente inseriti nel bilancio dello Stato per per il settore. Una voce comunque tagliata dall'ultima Legge di stabilità, che sulle riduzioni del premio Inail va a sforbiciare 42 milioni di euro.

Nel 2009 sono stati liquidati 256 milioni di euro, circa 4 mila euro per ciascun camion sulle strade. Nel 2010 i milioni da incassare saranno 250, pari a 3740 euro per mezzo pesante. Nel 2011 il sostegno annuale previsto per ciascun tir sarà di 2.344 euro. «Stando a questa analisi, comprovata dalle statistiche incrociate che abbiamo effettuato, in 2 anni il beneficio a carico di ciascun trasportatore si è ridotto del 40 per cento - dichiara il nuono presidente -. Non è serio dire che per la nostra categoria gli stanziamenti vengono mantenuti costanti: questi dati smascherano l'inghippo. Ci presentano come una casta, ci dipingono in compagnia di notai e farmacisti, una categoria in smoking. In verità abbiamo i costi più alti di tutti i nostri competitor europei».

A.CAP

**ASSOCIATI I RICORSI ALLE SANZIONI, UNO STRUMENTO DI DIFESA IMPORTANTE**

# Sotto l'albero di Natale

*Il segretario Guido Rossi presenta le attività svolte durante l'anno e le new entry*

*Sul fronte news, 30 mesi di Astranotizie. Riprese e interviste dell'assemblea su Youtube*

Domenica 4 dicembre nella sua conferenza di apertura il segretario Guido Rossi ha tracciato un sintetico bilancio per punti dell'attività annuale. L'annata 2011 di Astra Cuneo ha confermato in toto il pacchetto informazione e comunicazione agli associati. Il sito, che ha visto una crescita esponenziale degli accessi durante tutto l'arco dell'anno è diventato uno dei punti di riferimento della categoria e luogo virtuale di aggiornamento per centinaia di autotrasportatori. News, circolari, info-viabilità, aggiornamenti dai valichi, documenti istituzionali aggiornano quotidianamente il portale, registrando su inchiostro virtuale le informazioni che l'associazione e la cooperativa veicolano anche tramite altri servizi, la mailing, gli sms o l'invio cartaceo in sede.

Alla piattaforma web da 20 mesi si è andato ad aggiungere il periodico che avete tra le mani, vetrina cartacea dei principali temi della stagione trattati da Astra ma anche momento di inchiesta, opinione e confronto tra gli associati. Vista la sua presenza anche nelle redazioni delle principali testate ed emittenti locali, oltre che presso i maggiori opinion leader del territorio, uno strumento efficace per diffondere la cultura del trasporto e far conoscere le battaglie dell'associazione anche a chi non è del settore.

Per lo staff comunicazione di Astra ha deciso di mettere una nuova offerta sotto l'albero: si aprirà in queste settimane anche il fronte audiovisivo. Durante l'assemblea sono stati realizzati un servizio fotografico e una sequenza di riprese. A questi si aggiungono gli interventi dei relatori e una serie di interviste nel verde dell'hotel Navize-te. I momenti più salienti e le opinioni più interessanti della giornata verranno montati in videoservizi, pubblicati per Natale su un canale Youtube AccaTV. Segneremo anche sul sito di Astra il link dei file multimediali, che potranno essere visionati e scaricati.

Tra le attività 2011 il segretario ha ricordato anche la verifica delle sanzioni. In numerosi casi l'analisi più attenta dell'eventuale infrazione e l'avvio di un ricorso



IL SEGRETARIO GUIDO ROSSI

ha permesso all'autotrasportatore di essere tutelato come sinora non era mai stato. «Le richieste di verifica sono in aumento - spiega il segretario -. Questo conferma l'utilità del servizio, che ci ha permesso di rinvenire e contrastare verbali anomali, paradossali e casi di verosimile contraddizione nell'applicazione della stessa norma». Proprio il reportage estivo di Astranotizie aveva cercato di fare luce sul sempre più variegato mondo dei controlli sulle strade: «Con la recente integrazione delle polizie municipali sono aumentati gli agenti e con questi le possibili valutazioni della norma, non sempre chiara e spesso da interpretare con un po' di buon senso» continua Rossi. Il restringimento delle maglie sui tempi di guida e di riposo, la responsabilità oggettiva trasferita sull'azienda (che viene così tartassata se l'autista viola i tempi di guida) sono alcune altre situazioni che hanno oggettivamente comportato in questi mesi un ulteriore disagio alla categoria, già profondamente danneggiata dalla crisi economica e dalla concorrenza dell'Est europeo. Al parere dei legali di ciascun trasportatore poi potrà aggiungersi il parere gratuito dei consulenti di Astra, autori di una rubrica sul

periodico e tutti i venerdì mattina in sede per rispondere alle istanze degli associati. La formazione, infine. Astra ha continuato periodicamente a proporre seminari di approfondimento sulle emergenze del settore, ultimo l'incontro sui tempi di pagamento e sulle nuove normative. Prossimamente si realizzerà un focus sui costi minimi (sono da poco uscite le nuove tabelle) si dipaneranno i dubbi sull'accesso alla professione (preposto, capacità finanziaria, dimostrazione dei requisiti...). «Il nuovo regolamento è entrato in vigore il 4 dicembre, con ritardo rispetto agli altri stati dell'Unione europea. Si tratta di uno dei rari casi in cui a Bruxelles si è riusciti a semplificare una norma, ma qui da noi diverse associazioni stanno mettendo i bastoni tra le ruote al recepimento della direttiva» conclude il segretario.

A.CAP

**DIEGO PASERO | I PARADOSSI DELL'AUTOTASSAZIONE E DELLA CONCORRENZA**

## Giovani tagliati fuori dal circuito: «Obbligati a pagare troppo subito»

Proprio il tema dell'accesso alla professione è stato il fulcro dell'intervento in assemblea del vicepresidente Diego Pasero. Davanti a lui a novembre il presidente di Confartigianato trasporti Del Boca ha confermato la contrarietà, in accordo con la Fai, di adeguare al ribasso (9 mila euro, contro i vecchi 50 mila) la capacità finanziaria per l'accesso alla professione, come richiesto dall'Europa. «Ci vogliono far credere che il mantenimento della norma tuteli le aziende italiane dalla concorrenza, ma in questo modo si va solo a dare sviluppo alle grandi flotte, non permettendo il ricambio generazionale alle piccole imprese» dice il vicepresidente. L'età media dei «padroncini» è piuttosto alta in Italia: «Con la liberalizzazione dei conto terzi prima e l'ostruzione al cambio normativo sulla professione ora abbiamo perso quello che per anni consideravamo il nostro tfr: la vendita della licenza, del mezzo e del lavoro acquisito nel tempo. La nostra categoria andando avanti così è destinata a sparire» continua Pasero.

L'analisi del vicepresidente è logica: un giovane che volesse entrare in questo mondo dovrebbe avere una capacità finanziaria di 50 mila euro, acquistarsi un mezzo e poi avere una capacità economica dignitosa, si stima in 40 mila euro, per avviare l'attività. A questo si aggiunge un corso di 180 ore per ricevere la carta di circolazione e 150 ore per l'abilitazione professionale. «Diventa oggi una strada impraticabile per chiunque, anche per chi avesse qualche disponibilità economica» sostiene Pasero.



Quindi una provocazione, che il vice-presidente aveva già sollevato sul numero estivo di Astranotizie, ma che con ancor più veemenza ha sottoposto all'uditorio: «Esistono una trentina di revisioni mobili in tutta Italia e costano 750 mila euro all'anno ciascuna. Dall'albo dei trasporti nazionale mi hanno confermato ufficialmente che sono finanziate loro: insomma, siamo l'unica categoria che paga per essere controllata!» dice Pasero, ancora non persuaso dalla nuova quota da pagare per tenere in vita l'albo provinciale dopo che la Provincia ha minacciato di sopprimerlo, non potendosene più fare carico. Altro tema questo dibattuto in primavera su Astranotizie, inizialmente con successo (l'assessorato ai Trasporti aveva concesso una deroga) prima della definitiva imposizione. «Dato che

paghiamo un albo centrale, questo dovrebbe dirottare sugli uffici provinciali risorse proporzionali all'attività e al personale: in quest'area ci sono molte aziende e c'è una fervente attività, Cuneo dovrebbe essere sostenuta dall'albo nazionale come poche altre realtà in Italia. Ma non è così, i soldi si fermano a Roma e, ora che la Provincia non ha più le finanze per tenere aperto lo sportello, tutto ricade sulle imprese» denuncia Pasero.

A.CAP



## L'ASSEMBLEA ANNUALE: I VOLTI E LE STORIE DEGLI ASSOCIATI ASTRA

L'assemblea si trasforma ogni anno in un momento di confronto sui temi e sulle problematiche del mondo dell'autotrasporto. Numerosi non a caso sono stati gli interventi nel dibattito che ha concluso l'adunanza del 4 dicembre, che hanno riguardato temi di stretta attualità come i costi minimi e di esercizio, la tolleranza sui tempi di guida, i tempi di lavoro dei conducenti titolari di azienda, il mutare dei limiti di carico al variare degli stati europei.

Tra le voci che abbiamo raccolto a fine mattinata, quella del consigliere Astra Marinella Rossi, preoccupata dalle prospettive occupazionali del settore: «Vada per il rischio di impresa di noi imprenditori, lo abbiamo messo in conto quando abbiamo scelto questo mestiere, ma le difficoltà del periodo ricadono inevitabilmente anche sui dipendenti, oltre a non offrire opportunità ai giovani». Luciano Meirone sottolinea il decadimento del mercato, dominato da offerte al ribasso: «Persone incompetenti propongono prezzi eccessivamente bassi e cambiano così gli equilibri del sistema generale. Portano tutti ad avere l'acqua alla gola». A lui fa eco il collega pensionato Francesco Grosso: «Dai racconti dei miei colleghi emerge marcantissima la concorrenza sleale dei paesi dell'Est: le aziende hanno bassissimi costi, conquistano mercati senza rispettare le regole».



TAVOLO I DISTACCO VALANGHE, AL LAVORO IMPRESA VALDOSTANA

# Maddalena e Pidad il vertice della neve



● L'ASSESSORE ROBERTO RUSSO

Nel nuovo anno si potrà cominciare ad avere un'idea di numeri, necessità e risorse del Piano di distacco artificiale delle valanghe (Pidav). Un'operazione impegnativa, su cui la Provincia sta giocando un ruolo importante e offrendo una disponibilità economica, conscia che sarà poi necessario ampliare le fila per poter mandare in porto il progetto. Il Pidav è ritenuto presupposto indispensabile, in caso di nevicate, per rendere percorribile, in tempi brevi e in sicurezza, il collegamento con la Francia. Ad inizio 2012 gli enti interessati si ritroveranno attorno ad un tavolo per approfondire l'attuabilità del Piano, considerato da più parti uno strumento efficace per garantire una celere riapertura del Colle della Maddalena in caso di neve. Due inverni fa a causa delle precipitazioni abbondanti il valico era rimasto chiuso diverse settimane. «La Provincia ha provveduto a finanziare l'attivazione del progetto, incaricando una ditta valdostana: lo sforzo compiuto non è secondario - precisa l'assessore ai Trasporti Roberto Russo -. Per gennaio avremo, quindi, maggiori informazioni su modalità di attuazione e costi: verificheremo, allora, la disponibilità di Anas e privati ad un contributo per la copertura finanziaria». Parole pronunciate di fronte al prefetto Patrizia Impresa, che prima delle festività



● PRIMA DELLE VACANZE IL TAVOLO CON IL PREFETTO PATRIZIA IMPRESA

natalizie ha indetto un tavolo sulla viabilità dei valichi, confrontandosi anche con il sindaco di Argentera Daniele Tallone, i rappresentanti di Anas, l'Unione Industriale, Confartigianato e i vertici di Astra Cuneo. Tema di grande attualità vista la stagione, la situazione del colle della Maddalena. Sul tavolo gli interventi necessari a garantire la messa in sicurezza e la percorribilità della Statale 21 in caso di abbondanti nevicate, in particolare nel tratto dell'alta valle Stura, compreso tra l'abitato di Argentera e il confine di Stato. «Stiamo cercando di ridurre le problematiche che coinvolgono da anni i

principali fruitori della Statale, ovvero gli autotrasportatori» spiega Russo. Stretto in questi mesi il rapporto con l'Anas, che ha provveduto all'installazione a Vinadio di un pannello a messaggio variabile per la segnalazione della chiusura del valico e migliorato rispetto alle annate passate le attività di agombero neve. Anas ha, annunciato la prossima installazione di cancelli, ad Argentera ed in corrispondenza del confine di Stato, per la chiusura della statale in caso di nevicate abbondanti, così come la dotazione (già in atto) di sistema gps sui mezzi di competenza al lavoro sulla strada. Durante il confron-

to tra le parti sono, poi, emerse le seguenti esigenze: coordinamento con gli interlocutori francesi, intensificazione dei controlli sui mezzi in transito sprovvisti di catene o gomme da neve, integrazione della cartellonistica e regolamentazione dei permessi di transito.

«Prendiamo atto dell'impegno della Provincia e dell'attenzione rivolta sul tema dal nuovo Prefetto - commenta il segretario di Astra Cuneo Guido Rossi -. I tavoli sono necessari, ma più importanti sono i fatti concreti». Astra verificherà fin da gennaio l'attuabilità dell'intero programma per quel che concerne le responsabilità e le azioni delle realtà territoriali, con la speranza che anche dal fronte francese possano arrivare segnali di alleanza. «Il Maddalena è una delle arterie più bistrattate del Piemonte ma un valico fondamentale per tutta la nostra economia: i disagi accorsi negli ultimi inverni non devono più bloccare il nostro settore» continua Rossi, felice di discutere allo stesso tavolo con l'Unione industriale, massimo grado di rappresentanza della committenza: «Questo palesa l'importanza del valico per il "sistema Cuneo" e come non si tratti di una mera battaglia corporativa».

A.CAP

VIABILITÀ | DOPO L'ESTATE DELLE POLEMICHE, LE GARANZIE DI ROMA: «CONFRONTEREMO I TRACCIATI»

## Circonvallazione di Demonte, l'Anas redigerà il nuovo progetto

L'Anas scende in campo sulla vicenda delle circonvallazioni di Demonte e Aisone con una lettera inviata al Comune di Demonte e firmata dal condirettore generale Gavino Coratza, del 27 ottobre: «Si comunica che l'Anas procederà a redigere il progetto definitivo della variante di Demonte presentato lo scorso febbraio e che lo metterà a confronto, a livello tecnico, economico e funzionale, all'interno dello studio di impatto ambientale, insieme a quello approvato nel 2008» si legge nella missiva.



Le proteste di quest'estate del movimento Sidav

Questa è la prima volta che l'Ente mette per iscritto la volontà di proseguire l'iter che dovrebbe portare all'attenzione della Conferenza dei servizi i due progetti per Demonte, quello del 2008 (in galleria) e quello del 2011 (tracciato che passa accanto allo Stura e con un ponte torna sulla statale dopo l'abitato di Demonte). «Una bella sorpresa. - dice il sindaco Mario Bertoldi - Finalmente si tratta di una risposta ufficiale che arriva in seguito ad una lettera che avevo scritto il 22 giugno, nella quale chiedevo che venissero trovate urgentemente le risorse per la progettazione e, soprattutto, non si accantonasse la variante del 2008».

fatto: «Abbiamo approvato - dice Pierpaolo Varrone, presidente della Comunità montana - una lettera che invieremo a tutte le istituzioni coinvolte per specificare che la valle è unita nel chiedere di proseguire con i progetti delle circonvallazioni non con altre idee diverse. Bisogna trovare le risorse per finanziare i progetti e lo studio di impatto ambientale». «Ho visto la lettera, - dice Sergio Giraudo del comitato "Si Dav" - ma non è molto chiara sul punto dei finanziamenti. Vorremmo capirne di più. Infondo, fino a poco tempo fa, Anas diceva che servivano 1,2 milioni per i progetti».

Gli amministratori della valle intanto, nei giorni scorsi, insieme ai rappresentanti di maggioranza e opposizione della comunità montana, hanno incontrato il senatore Giuseppe Menardi, vicepresidente della Commissione lavori pubblici di Palazzo Madama. «Credo che tutti insieme - dice Menardi - si possa impegnare l'Anas a redigere il progetto, per questo ho consigliato di esprimere la loro unità d'intenti con una lettera da inviare a ministro, Regione e Provincia». E così hanno

22 giugno

IL SINDACO SCRIVE AD ANAS CHIEDENDO RISORSE PER LA PROGETTAZIONE DEL TRACCIATO ALTERNATIVO

27 ottobre

GAVINO CORATZA CONFERMA L'INTERESSE DEL MINISTERO A VAGLIARE LA SOLUZIONE PIÙ ECONOMICA

**RENAULT TRUCKS** | GINO COSTA ALL'ASSEMBLEA

# Alpicar, il sarto dei finanziamenti



● REVELLI E COSTA INTERVISTATI PER IL NUOVO SERVIZIO VIDEOWEB DI ASTRA (SU YOUTUBE)



● L'AUDITORIUM DELL'ASSEMBLEA ASTRA A CUI SONO STATE PRESENTATE LE ULTIME NOVITÀ RENAULT

Sponsor dell'assemblea annuale di Astra all'hotel Navize-te di Borgo San Dalmazzo la Alpicar di Beinette, da diversi mesi main partner di Astra. Si tratta della concessionaria Renault trucks del Nord-ovest. L'amministratore Giampaolo Revelli ha spiegato agli associati la mission del gruppo: «Farvi spendere il meno possibile per guadagnare di più, offrendo una gamma aperta a tutte le esigenze dei trasportatori e con finanziamenti cuciti su misura del cliente».

Per incentivare ancora di più i potenziali clienti ad investire su Renault Trucks Revelli ha in serbo una sorpresa: «Oltre ad un servizio puntuale di manutenzione convenzionata, regaliamo ai nostri clienti un viaggio per due persone in mete da sogno, decidete voi quale. Questa vuole essere una forma di gratificazione per aver la fiducia che accordate al nostro marchio».

All'assemblea è intervenuto anche Gino Costa, amministratore delegato Renault Trucks Italia e presidente dell'Unrae (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri), che ha condotto un'analisi del mercato allargato anche al comparto dei clienti: «Non ci possiamo illudere di avere successo come costruttori

se i nostri clienti non ne hanno, dobbiamo essere verosimilmente un loro partner». Costa conferma la sensazione di un settore eccessivamente normato, che non gode di buona immagine nell'opinione pubblica: «Non ne trae vantaggio nessuno: siamo in prima linea per investire la rotta al vostro fianco. I nostri punti di forza sono l'onestà e la vicinanza ai clienti, che si traducono nella ricerca di soluzioni in risposta alle specifiche esigenze».

Nato nel 1994 da una costola del marchio automobilistico francese, ora Renault Trucks ha come azienda di riferimento la svedese Volvo. Nel 2010 ha venduto 45 mila veicoli industriali, di cui 14 mila commerciali (sotto le 6 tonnellate).

Tra i suoi ultimi prodotti di punta il Premium Truck racing, serie speciale, un mezzo dalla vocazione corsaiola con cerchi in lega, personalizzazione esterna racing, carenature, visiera rossa, volante in pelle rossa (cuciture e inserti in carbonio), fodere dei sedili e tappetini personalizzati, targa "European team champion", tetto apribile: un veicolo dal design unico, ispirato al mondo della velocità, con prestazioni e comfort eccezionali e sensazioni di guida impareggiabili.

**PREMIUM TRUCK** | 20MILA CLIENTI

# Autostrada no-stop



Per chi non lo conoscesse ancora è possibile richiedere nella sede di Astra Cuneo il servizio di Telepass Premium Truck. L'apparato Telepass auto alimentato e di facile installazione, non ha limiti di spesa e consente un pagamento posticipato del transito. Ad oggi sono circa 40 mila le aziende di autotrasporto che si affidano a questa tecnologia con circa 250 mila Truck dotati di Telepass. Sono invece 20 mila i clienti che hanno abbinato al Telepass la tessera Premium Truck, un pacchetto esclusivo di agevolazioni e servizi aggiuntivi, appositamente studiati per i veicoli superiori ai 35 quintali.

I vantaggi che offre l'opzione sono di diverso tipo: anzitutto il soccorso meccanico gratuito su tutta la rete autostradale italiana a pedaggio fino ad un massimale di 1.000 euro (comprensivo del servizio di trasporto passeggeri) e poi l'anticipo contante in Italia e all'estero fino a 2.500 euro, utilizzabili per la riparazioni del mezzo, la cauzione per arresto o fermo del conducente e euro sanzione, per il dissequestro del veicolo e per sostenere le spese legali per arresto o fermo del conducente.

Inoltre la tessera Premium Truck consente di avere un premio in pedaggio facendo rifornimento di carburante (fino a 2 euro/cent per litro di carburante acquistato) e sconti sulla ristorazione nelle aree di servizio autostradali.

Tutti questi vantaggi offerti dall'opzione Premium Truck si possono avere per soli 4 euro al mese al netto d'iva. Nell'anno in corso sono stati effettuati circa 750 interventi di soccorso meccanico gratuiti e sono stati risparmiati, da tutti i clienti Premium Truck, più di 110 mila euro con il solo rifornimento del carburante. Un servizio efficiente che permette quindi di viaggiare senza perdite di tempo, con comodità e risparmiando.



\* Renault Trucks mantiene gli impegni



**AUGURA A TUTTI VOI BUONE FESTE**

**UNIONE EUROPEA | LUCI E OMBRE DEL REG. 1071/2009**

## Accesso alla professione: nuove norme in arrivo

Tutti gli associati negli ultimi giorni hanno ricevuto diverse circolari inerenti le novità normative introdotte per l'accesso alla professione. Qui di seguito le analizzeremo per punti, rimandando comunque qualsiasi dubbio o perplessità agli uffici di via della Motorizzazione, dove il personale specializzato di Astra potrà fornire a tutti gli associati consulenza professionale in merito.

Il Regolamento 1071/2009 prevede le seguenti novità:

**1. I 35 quintali.** Per le imprese che esercitano l'autotrasporto di merci conto terzi esclusivamente con mezzi inferiori ai 35 q di massa complessiva per l'iscrizione ed il mantenimento della stessa presso l'Albo autotrasportatori conto terzi è sufficiente il requisito dell'onorabilità.

**2. I requisiti.** Tutte le ditte attualmente iscritte, quelle di nuova costituzione o in trasformazione con veicoli superiori ai 35 q devono dimostrare quattro requisiti: onorabilità, idoneità professionale, stabilimento (novità), idoneità finanziaria.

**3. L'idoneità finanziaria.** 9 mila euro per il primo veicolo e 5 mila euro per ogni veicolo aggiuntivo a motore (anche al di sotto dei 35 q) adibito ad uso

di terzi, da dimostrare tramite i conti annuali dell'azienda, debitamente certificati da un revisore contabile o da altro soggetto abilitato, in subordine con fidejussione bancaria o assicurativa. «Su questa forma vi è ancora assoluta confusione sulle modalità di emissione e sul beneficiario della fidejussione stessa; vista la delicatezza della questione in considerazione dei risvolti di carattere finanziario e creditizio per le aziende si resta in attesa di circolari ministeriali in grado di fare chiarezza» spiega la responsabile agenzia Wilma Rancorati.

**4. Il regime transitorio.** Il tempo massimo per la regolamentazione è previsto in 6 mesi dalla data del 04/12/2011, ma l'Albo autotrasportatori della provincia di Cuneo inizierà a richiedere l'adeguamento già a partire dalla fine del mese di febbraio con l'invio della comunicazione direttamente alla ditta la quale avrà 30 giorni per dimostrare i requisiti.

**5. Trasformazioni.** In caso di eventuali trasformazioni (ad esempio, da snc a srl) i requisiti dovranno essere dimostrati all'atto della comunicazione della trasformazione all'albo.

**6. Il gestore dei trasporti.** Per quanto riguarda il requisito dell'idoneità professionale, viene introdotto la nuova figura

del gestore dei trasporti: gestore interno (vecchio preposto), gestore esterno mediante contratto.

Possibili modifiche: la normativa attuale entrata in vigore dal 04/12/2011 potrebbe essere oggetto di cambiamenti riguardanti i seguenti 3 punti:

a) Possibilità di diminuire la massa complessiva a 15 q per tutti i requisiti

b) Aumento a 50 mila euro per la capacità finanziaria per il primo veicolo

c) Possibilità di dispensare dall'esame della capacità professionale coloro che hanno diretto in maniera continuativa un'impresa di trasporti nei dieci anni precedenti il 4 dicembre 2009.

DO.AL

### CONTATTI



#### SEDE OPERATIVA

Via della Motorizzazione 11  
12100 Cuneo

TELEFONO: 0171.41.39.78

FAX: 0171.41.25.87

#### ORARIO

DA LUNEDÌ A VENERDÌ:

mattina 8.15-12.30

pomeriggio 14.15-18.00

SABATO MATTINA:

8.00-12.00

E-MAIL: [info@astracuneo.it](mailto:info@astracuneo.it)

[info@astraservizi.it](mailto:info@astraservizi.it)

SKYPE: astracuneo

**centro stampa tipografia**



**immediacolor**  
stampa in tutti i formati

**striscioni • pannelli • fieristica**

Reg. Colombaro dei Rossi 2b - 12037 SALUZZO CN

0175 249251 [www.immediacolor.it](http://www.immediacolor.it)