

Ripresa trasporti: bene luglio e agosto, ma resta l'incognita ultimo trimestre



In primo piano



Motorizzazioni: proroga scadenze e operazioni

pagina 6



Stop alla concorrenza sleale in Europa: il primo Pacchetto Mobilità

pagina 10



Le infrastrutture e il trasporto merci: un'occasione per far ripartire l'Italia

pagina 12



Bilancio incidenti stradali 2019: il commento dell'ASAPS

pagina 25



Eventi e appuntamenti digitali: Assotrasporti in prima linea

pagina 30



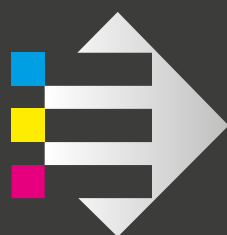
Notizie dal territorio, focus su: Campania, Sardegna e Lombardia

pagina 36

LA TIPOGRAFIA DELLE AZIENDE E DEI PROFESSIONISTI



creo, stampo, distribuisco



TIPOLITOEUROPA

Grafica • Stampa • Editoria • Packaging



CONSEGNE A **DOMICILIO**
IN TUTTA ITALIA

Via degli Artigiani, 17 • 12100 Cuneo
tel. +39.0171.603633 • fax +39.0171.681415
e-mail: info@tipolitoeuropa.com • www.tipolitoeuropa.com



TN 4/2020 • Anno XXII

Aut. Trib. di Cuneo n. 535 dell'11/12/2000

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

Redazione

Fabrizio Civallero, Michela Giuliano, Adriana Pozzo, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Giordano Biserni, Davide Calvi, Herbert Dorfmann, Pasquale Dui, Silvia Fregolent, Lorenzo Pittaluga, Emanuele Scagliusi e Davide Spitale.

Amministrazione

Stefania Ricca

Redazione e pubblicità

Cuneo • Tel.: 0171 412816
Fax: 0171 426964
Email: info@trasportonotizie.com

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social

trasportonotizie.com
 TN - Trasportonotizie
 NotizieTN

Tutti i diritti riservati. È vietata la pubblicazione, anche parziale, senza l'autorizzazione dell'Editore. Nell'eventualità che testi e illustrazioni di terze persone siano riprodotti in questa pubblicazione, l'Editore è a disposizione degli aventi diritto non citati. In assenza di specifico accordo scritto fra le parti, i collaboratori della testata forniscono a titolo gratuito il materiale per la pubblicazione, che diventa proprietà dell'Editore anche per usi futuri.

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 10. **NORME E ISTITUZIONI**
- 18. **L'INTERVISTA**
- 22. **EVENTI**
- 25. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 28. **LA TUA VOCE**
- 32. **CONSULENTI**
 - 32. **Legale**
 - 34. **Legale**
 - 35. **Legale**
- 36. **DAL TERRITORIO**
 - 36. **Qui Campania**
 - 37. **Qui Sardegna**
 - 38. **Qui Lombardia**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



LA RIPARTENZA DEL PAESE

Luglio e agosto, due mesi “caldi” dal punto di vista dei consumi e dell'economia del nostro Paese che ogni anno è meta prediletta dei turisti provenienti da ogni parte del mondo. Quest'anno però, la situazione è molto diversa: la riapertura delle frontiere europee a partire da giugno si è verificata con tempistiche e modalità diverse in ciascun Paese dell'Unione. Tuttavia, dopo un primo momento di incertezza, la popolazione europea è tornata a muoversi e ben presto i livelli di traffico sono aumentati, raggiungendo picchi elevati per il trasporto privato, preferito rispetto ai mezzi pubblici considerati “più rischiosi” dal punto di vista del contagio. Così, dopo mesi di sospensione del

divieto di circolazione per i mezzi pesanti durante i weekend, si è lentamente tornati alla normalità, con giornate da bollino nero e code chilometriche sulle principali autostrade italiane negli ultimi weekend di luglio e nei fine settimana di agosto. Diverse aziende di trasporto hanno quindi reintegrato i lavoratori messi in cassa integrazione e, per il momento, l'impegno lavorativo sembra tornato ai livelli pre-Covid. La grande incognita però, rimane per i prossimi mesi, ovvero l'ultimo trimestre dell'anno, nel quale si stanno concentrando le scadenze amministrative posticipate nei mesi precedenti da parte del Governo per venire incontro alle esigenze delle imprese, con l'ombra della paura di una nuova ondata di contagi.

Genova San Giorgio, il nuovo ponte Inaugurato e aperto al transito

Ameno di due anni dal crollo parziale del viadotto Polcevera, conosciuto come Ponte Morandi, si è tenuta l'inaugurazione della nuova infrastruttura. Aperto al transito da mercoledì 5 agosto 2020, il nuovo **ponte Genova San Giorgio** è stato inaugurato lunedì 3 agosto 2020 alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella.

Dopo la tragedia avvenuta la mattina del 14 agosto 2018, la Liguria e l'Italia intera hanno subito un forte contraccolpo per la perdita di 43 persone vittime del crollo e il venir meno di una delle principali vie di collegamento del Paese.

Costruito negli anni Sessanta, il Ponte Morandi aveva subito negli anni diversi **interventi di manutenzione**. Nonostante questo, la mattina del 14 agosto 2018 uno dei tre piloni di sostegno è crollato, portando con sé 200 metri di strada.

Vista la straordinarietà della situazione e la necessità di reagire e ricostruire il ponte nel più breve tempo possibile, con il Decreto Genova approvato a novembre dello stesso anno si nominava Marco Bucci, già sindaco della città, in qualità di **Commissario per la ricostruzione**.

Seguendo il progetto donato da Renzo Piano, la Salini Impregilo e Fincantieri, le ditte scelte per svolgere i lavori, aprirono immediatamente il cantiere per la rimozione delle macerie.

Nel febbraio 2019 iniziò la **fase di demolizione** del ponte, attraverso operazioni di smontaggio di parte della struttura e di un'esplosione controllata eseguita in diretta TV e streaming. Nei mesi successivi si procedette in contemporanea a demolire e ricostruire la struttura, arrivando ad ottobre con l'innalzamento del primo tratto di strada del nuovo tracciato.

Ad aprile 2020 viene terminata la struttura in acciaio, mentre a luglio viene posato l'asfalto. Pochi giorni dopo iniziano le **prove di carico** necessarie

per il collaudo del ponte, mentre si inizia già a parlare della cerimonia di inaugurazione. Costruito in meno di due anni, il nuovo ponte è lungo 1.076 metri. La carreggiata è sorretta da 18 piloni a 40 metri di altezza e, lo spazio sottostante, verrà dedicato ai cittadini tramite l'allestimento di un parco pubblico.

Costato 202 milioni di euro, il ponte è un esempio di struttura ecologica e **tributo alla città** portuale: grazie ai pannelli solari il viadotto produce il 95% del suo fabbisogno energetico. Ad illuminarlo 18 lampioni alti 28 metri che simulano gli alberi e le vele di un vascello. All'esterno sono presenti oltre mille plafoniere e quattro robot destinati a pulire e monitorare l'infrastruttura.

Per quanto riguarda la difficile questione della **gestione del ponte**, il Consiglio dei Ministri è riuscito a trovare un accordo con ASPI, riguardante un nuovo assetto societario e nuovi contenuti per la definizione transattiva della controversia. Durante l'incontro, conclusosi all'alba di mercoledì 15 luglio 2020, Paola De Micheli, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha informato i colleghi sulla procedura di **grave inadempimento** nei confronti di Autostrade per l'Italia, Aspi, la quale ha trasmesso due proposte per la definizione dell'accordo. La transazione prevede:

- il versamento di un risarcimento da parte di Aspi di 3,4 miliardi di euro;
- l'adeguazione delle clausole della convenzione al decreto-legge Milleproroghe (articolo 35);
- il rafforzamento del sistema di controlli a carico del concessionario;
- l'aumento delle sanzioni, anche per le violazioni lievi, da parte del concessionario;
- la rinuncia a tutti i giudizi promossi in relazione alle attività di ricostruzione del ponte Morandi, al sistema tariffario, compresi i giudizi promossi avverso le

Conclusi i rimborsi all'autotrasporto

Con la firma della nota da parte del Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, il 1° giugno 2020 si è aperta la finestra di pagamento degli indennizzi riservati all'autotrasporto per il crollo del viadotto Polcevera.

Tramite l'utilizzo della piattaforma telematica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, le 1.125 aziende richiedenti hanno inviato domande di ristoro per un totale 3.227.710 missioni, 2.272.251,5 delle quali sono state ritenute ammissibili e, di conseguenza, rimborsate.

I ristori hanno riguardato per il 49% missioni urbane, per il 48% missioni portuali e per il restante 3% l'attraversamento della città in stato di emergenza. Lo stanziamento per l'anno 2019 è stato di 80 milioni di euro. Lo stesso importo è previsto per l'anno in corso, con pagamento nel 2021.

delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e i ricorsi per contestare la legittimità dell'art. 35 del decreto-legge "Milleproroghe";

- l'accettazione della disciplina tariffaria introdotta dall'ART.

Invece, per quanto riguarda il **nuovo assetto di Aspi**, è stato previsto che la società passi sotto il controllo di un soggetto a partecipazione statale, individuato nella Cassa depositi e prestiti, attraverso la sottoscrizione di un aumento di capitale riservato alla CDP, l'acquisto di quote da parte di investitori istituzionali e la cessione delle azioni di Aspi a investitori istituzionali di gradimento della CDP. Allo stesso tempo Atlantia, la società che controlla Aspi, si impegna a non destinare in alcun modo queste risorse alla distribuzione dei dividendi, cedendo il controllo di Aspi.

Deduzioni forfettarie per l'autotrasporto Confermati i valori dell'anno precedente

Quest'anno la pubblicazione dei valori delle **deduzioni forfettarie** delle spese non documentate per l'autotrasporto si è fatta attendere. Il 2020 è sicuramente un anno insolito: l'emergenza sanitaria per il Coronavirus ha reso necessario il ricorso a misure straordinarie che non sempre sono state gestite ottimamente.

È il caso della pubblicazione dei valori delle deduzioni forfettarie dell'autotrasporto: se nel 2019, a metà luglio, i valori erano già noti, quest'anno la nota del Ministero dell'Economia e delle Finanze ha **tardato** parecchio, arrivando nel pomeriggio del 18 agosto con il termine per la consegna delle dichiarazioni dei redditi previsto per il 20 agosto 2020.

Nonostante **proroghe e posticipazioni** dei termini per la presentazione della dichiarazione dei redditi (la scadenza iniziale del 30 giugno è stata posticipata al 20 luglio, mentre la seconda scadenza che prevede un aumento dello 0,40% del 30 luglio è stata posticipata al 20 agosto 2020), la nota è arrivata a

poche ore dal termine ultimo del 20 agosto, costringendo autotrasportatori e commercialisti a modifiche e invii dell'ultimo minuto.

Se in un primo momento il problema sembrava essere la mancanza di copertura, con il Decreto Agosto in vigore dal 15 agosto 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha stanziato 5 milioni di euro per l'**aumento delle risorse** a copertura della misura di sostegno agli autotrasportatori. Tuttavia, la notizia che i valori del 2019 sarebbero stati confermati anche per il 2020 non era sufficiente: per procedere era necessaria la pubblicazione della **nota attuativa** del MEF, arrivata nel pomeriggio di mercoledì 18 agosto 2020.

Come già annunciato dal MIT, la nota ha confermato i valori già previsti per l'anno precedente. Pertanto, per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore oltre il Comune in cui ha sede l'impresa di autotrasporto merci in conto terzi è stata confermata la deduzione forfettaria di **48,00 euro**.

La deduzione spetta una sola volta per giorno, indipendentemente dal numero di viaggi effettuati nell'arco delle 24 ore.

Inoltre, la deduzione spetta anche per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore all'interno del Comune in cui ha sede l'impresa per un importo pari al 35% di quello riconosciuto per i medesimi trasporti oltre il territorio comunale.



13 agosto 2020 - Assotrasporti sollecita la pubblicazione delle deduzioni forfettarie

A una settimana dalla scadenza del 20 agosto 2020 per la presentazione delle deduzioni forfettarie delle spese non documentate da inserire nella dichiarazione dei redditi, ancora non si conoscono gli importi.

Dopo la proroga al 30 luglio 2020 della scadenza prevista originariamente per il 30 giugno, e, in seconda istanza, da presentare entro il 20 agosto 2020 con il pagamento di una maggiorazione dello 0,40%, ancora non si conoscono gli importi.

“La situazione è critica, ci troviamo a una settimana dalla seconda proroga prevista e ancora non si conoscono gli importi delle deduzioni forfettarie, rendendo di fatto impossibile presentare le dichiarazioni dei redditi per le imprese di autotrasporto” dichiara Secondo Sandiano, Presidente nazionale di Assotrasporti e Vicepresidente

vicario di Eumove. La questione era già sotto i riflettori a fine luglio quando, in vista della scadenza di fine mese dovuta alla proroga per l'emergenza sanitaria del Coronavirus, gli autotrasportatori non hanno potuto presentare la dichiarazione dei redditi per la mancata pubblicazione degli importi.

“Le deduzioni forfettarie rappresentano un'importante risorsa per le imprese di autotrasporto, che possono così beneficiare di questa misura per ridurre il reddito d'imposta. Quest'anno più che mai è importante che le aziende possano usufruire delle deduzioni senza ulteriori proroghe e, soprattutto, senza incorre in sanzioni per la tardiva presentazione delle dichiarazioni” aggiunge Fabrizio Civallero, segretario nazionale Assotrasporti.

Motorizzazione: proroga scadenze e operazioni

L'emergenza fa nuovamente slittare in avanti i termini

Con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale n. 176 del 14 luglio 2020 del DPCM del 14 luglio 2020 sono state prorogate al 31 luglio 2020 le scadenze previste per **patenti, certificati e revisioni**.

Con l'obiettivo di contrastare il diffondersi del Coronavirus, le misure già previste col Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 giugno 2020 sono state prorogate fino al 31 luglio 2020.

Viene confermata la sospensione dei corsi di formazione, fatta eccezione per quelli inerenti l'autotrasporto (corsi per CQC, ADR, trasporto bestiame, accesso alla professione e uso del tachigrafo digitale), che dovranno essere svolti seguendo le misure di sicurezza già decise in precedenza. Invece, per quanto riguarda le scadenze di documenti e certificazioni, di seguito vediamo alcune delle proroghe approvate:



- la **patente** è prorogata di 7 mesi dalla data di scadenza originaria;
- il **barrato rosa** (il certificato per il trasporto di merci pericolose) è valido fino al 31 ottobre 2020;
- le **revisioni dei mezzi** in Italia sono valide fino al 31 ottobre 2020 (al 30 settembre 2020 in Europa) per le scadenze originarie anteriori al 29 febbraio 2020;
- le revisioni dei mezzi con scadenza

originaria dal 1° marzo 2020 al 31 agosto 2020 sono prorogate di 7 mesi dalla data di scadenza originaria;

- la **Carta di Qualificazione del Conducente** (CQC) scaduta tra il 31 gennaio e il 20 marzo 2020 è prorogata di 90 giorni dalla data di cessazione dello stato di emergenza;
- la CQC in scadenza tra il 30 marzo e il 31 agosto 2020 è prorogata di 7 mesi dalla data di scadenza originaria.

Trafo del Frejus e del Monte Bianco

Al via il divieto di transito ai diesel Euro IV

Comunicare le date di entrata in vigore del divieto di transito per i **mezzi pesanti** con motorizzazione Euro IV e inferiore per il transito nei tunnel del Monte Bianco e del Frejus. Sitaf Spa, gestore del **Tunnel del Frejus** sull'autostrada A32 Torino-Bardonecchia, ha comunicato che il divieto di circolazione per i mezzi pesanti, con massa a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate, con motorizzazione Euro III e IV entrerà in vigore il **30 settembre 2020** per tutte le aziende che hanno già ordinato i nuovi mezzi Euro V e VI.

Il divieto, inizialmente previsto a partire dal 1° luglio 2020, slitta quindi a fine estate per via dell'emergenza sanitaria del Covid-19 e le numerose proroghe imposte. Con la chiusura delle

attività, comprese le concessionarie di veicoli, alcune imprese si sono trovate nell'impossibilità di dotarsi dei mezzi conformi alla legislazione.

Pertanto, il gestore ha previsto che tali autotrasportatori che hanno già avviato le pratiche per il rinnovo del parco mezzi e ordinato i nuovi veicoli Euro V e VI possano **circolare in deroga** con i mezzi Euro III e IV fino al 30 settembre 2020. L'imprenditore che desidera circolare in deroga dovrà compilare un modulo di autodichiarazione: in caso di dichiarazioni false si espone a rischio di conseguenze penali.

Discorso a parte per il **tunnel del Monte Bianco**, in Valle d'Aosta, per il quale il divieto di circolazione per i mezzi pesanti adibiti al trasporto merci con



motorizzazioni Euro IV o inferiori è entrato in vigore a partire dal 1° luglio 2020, come previsto.

In entrambi i casi l'interdizione interessa solo il trasporto merci, mentre pullman di linea, autobus turistici e caravan possono continuare a circolare liberamente.

La ripresa del trasporto merci post-Covid E il blocco in autostrada della Liguria

La diffusione repentina del Covid-19 e le conseguenti misure di contenimento attuate nella maggior parte dei Paesi europei hanno avuto un forte impatto sul settore dell'autotrasporto. Se da una parte i governi hanno garantito la continuità dei trasporti di generi alimentari, **beni essenziali** e forniture mediche, le merci non di prima necessità sono rimaste ferme nei magazzini.

Dopo due mesi di blocco totale, l'Italia, così come il resto d'Europa, ha ripreso lentamente le normali attività nel rispetto delle nuove misure di contenimento. Dapprima hanno aperto i magazzini e le industrie di produzione, così da permettere la ripresa degli scambi commerciali ed evitare il blocco di porti e terminal per l'eccessivo prolungamento del fermo merci. La fine del **lockdown cinese**, infatti, ha consentito la ripresa dei

flussi di container nei nostri porti che necessitavano di far uscire le merci al più presto, onde evitare il fermo dell'import. Il settore del trasporto è quindi tornato velocemente a regime, riportando traffico e spostamenti quasi a livelli pre-Covid. Tuttavia, se da un lato l'Italia è tornata a correre, la Liguria ha subito un "secondo blocco" causato dalla difficoltà degli spostamenti.

Dopo i crolli verificatisi sulle autostrade liguri durante il 2018 e il 2019, gli ingenti piani di **verifica e manutenzione** della rete da parte di Aspi e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno portato a pesanti limitazioni al traffico. Chiusure di gallerie, deviazioni per cantieri e blocchi del traffico sono diventati la quotidianità. Gli autisti dei camion così, hanno iniziato ad esaurire le **ore di guida** restando fermi in coda, con il conseguente mancato rispetto dei termini di consegna delle merci, il

danno per le imprese e per i cittadini. La situazione è poi peggiorata a partire da giugno, quando la rimozione del divieto di **spostamento tra le regioni** ha permesso agli italiani di raggiungere le seconde case al mare.

Con la riapertura di alcune gallerie chiuse di urgenza per rischio crollo, da metà luglio si è osservato un leggero miglioramento. I controlli imposti dal MIT, infatti, hanno portato all'**interdizione al traffico** di numerosi tratti interessati da gallerie che non rispettavano i requisiti minimi di sicurezza. In alcuni casi le indagini hanno evidenziato gravi problemi strutturali, con una riduzione del 90% dello strato di calcestruzzo presente sulla volta.

L'incuria e la malagestione delle infrastrutture liguri, regione che detiene il 50% delle gallerie presenti sull'intero territorio nazionale, ha quindi causato una nuova **paralisi del territorio**, rallentando la ripartenza post-Covid.

Assotrasporti è al tuo fianco nella lotta al Covid-19

Proteggi la tua azienda: scopri le nostre convenzioni per l'acquisto di DPI e nuova copertura assicurativa

Assotrasporti offre la possibilità di acquistare mascherine facciali filtranti monouso, FFP1, FFP2 e FFP3, a condizioni estremamente favorevoli riservate ai soci. Inoltre, per dare una concreta risposta all'emergenza e fornire un reale sostegno alla tua azienda, propone una polizza assicurativa con primaria compagnia assicurativa.

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu oppure chiamaci al 0171 413146



Costi d'esercizio: i valori di agosto

Prezzi del gasolio in aumento

Il Ministero dei trasporti ha pubblicato le tabelle con i valori di riferimento dei costi dell'auto-transporto.

Come noto, si tratta dei costi di esercizio indicativi per le imprese di trasporto merci per conto terzi. Sono valori di riferimento e non tariffe minime, secondo quanto stabilito dalla Legge di Stabilità 2015.

I costi sono stati aggiornati in base al

prezzo medio del gasolio alla pompa nel mese di luglio 2020, pari a **1.289,58 euro** per 1.000 litri, in aumento rispetto al mese precedente, ma ancora tra i prezzi più bassi del 2020 per via delle conseguenze dell'emergenza sanitaria per il Coronavirus.

Il Ministero definisce i valori di riferimento dei costi di esercizio, scorpondo la componente dell'Iva (scaricata

dalle imprese di autotrasporto) dal prezzo mensile del carburante. In più, per i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, il Ministero tiene conto degli **sconti accordati ai trasportatori** sulle accise.

Dunque, per i veicoli fino a 7,5 ton, il valore del costo al litro del gasolio è di 1,057 euro; per i veicoli oltre le 7,5 ton, il valore scende a 0,842 euro.

Mese	Prezzo industriale	Iva	Accisa	Prezzo al consumo
Gennaio	599,96	267,82	617,40	1.485,18
Febbraio	565,50	260,24	617,40	1.443,14
Marzo	512,29	248,53	617,40	1.378,22
Aprile	450,15	234,86	617,40	1.302,41
Maggio	411,77	226,42	617,40	1.255,59
Giugno	425,60	229,46	617,40	1.272,46
Luglio	439,63	232,55	617,40	1.289,58

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.289,58) è espresso, dal **M.I.S.E.**, in euro per 1.000 litri. Tale valore va successivamente scorporato dell'IVA corrente dividendolo ulteriormente per 1,22 essendo l'IVA attualmente applicata pari al 22%. Il dato mensile che interessa, verrà ricavato come segue:

Prezzo al consumo per litro = $1.289,58 / 1.000 = 1,28958$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $1,28958 / 1,22 = 1,057032 = 1,057$

Invece, per quanto riguarda i veicoli di massa complessiva a pieno carico **superiore alle 7,5 tonnellate**, si deve tener conto anche degli sconti degli eventuali maggiori **oneri delle accise**. Il valore è quindi così calcolato:

Valore del costo unitario per litro del Gasolio = $(1,28958/1,22) - 0,21418609 = 0,842846 = 0,842$

ASSOTRASPORTI
RILASCIA:

- **POLIZZE RC PROFESSIONALE** nei nuovi termini stabiliti dalla legge
- **POLIZZE FIDEIUSSORIE** per attestazioni della capacità finanziaria



199.302013 • 348.8827231

info@assotrasporti.eu



CAR DETAIL



SERVIZIO DI DECONTAMINAZIONE INTERNI TAPPEZZERIA PLASTICHE PER AUTO, CAMPER, CAMION E BARCHE

CON LA TECNOLOGIA DEL VAPORE E DELL'OZONO ELIMINIAMO MACCHIE E BATTERI

ENTRY

- Aspirazione abitacolo cruscotto tunnel e vani
- Lavaggio tappetini a vapore
- Lavaggio sedili a vapore
- Sanificazione condotte aria

BASIC

ENTRY LEVEL +

- Pannelli portiere a vapore
- Moquette a vapore
- Tunnel a vapore

FULL

BASIC LEVEL +

- Lavaggio cruscotto a vapore
- Lavaggio vani a vapore
- Lavaggio baule a vapore
- Lavaggio vetri a vapore

SERVIZIO ESEGUITO A DOMICILIO TOTALMENTE AUTONOMO

PER MAGGIORI INFORMAZIONI RIVOLGERSI AL SERVICE POINT O AL Nr. 349-6537453



Herbert Dorfmann
Eurodeputato PPE

Stop alla concorrenza sleale in Europa Approvato il primo Pacchetto Mobilità

Finalmente, a inizio luglio, con il voto in Parlamento europeo, s'è concluso in modo positivo l'iter d'approvazione del primo **Pacchetto Mobilità** per la riforma dell'autotrasporto. Si tratta di un importante progetto di riforma finalizzato, innanzitutto, a migliorare le condizioni di lavoro e di riposo dei conducenti dei tir in Europa.

Non è stato semplice trovare un'intesa. Da un lato, Germania, Francia e i Paesi del Benelux chiedevano **linee guida rigide** per limitare la concorrenza delle società di spedizioni dell'Europa orientale. Dall'altro, gli stati membri dell'Est hanno accusato i loro vicini occidentali di **protezionismo**, al punto che, in aprile, alcuni di loro hanno tentato, senza successo, di rovesciare la riforma, utilizzando come giustificazione la crisi sanitaria.

Alla fine, però, siamo riusciti a far passare un testo che introduce una serie di misure, che eliminano in buona parte le **differenze esistenti** tra i vari stati membri in materia di costo del lavoro. Queste, fino ad oggi, sono state all'origine di una vera e propria distorsione della concorrenza nel settore degli autotrasporti.

In termini generali, con le nuove norme, gli autisti di tir passeranno più **tempo a casa**. Tra le novità principali introdotte dalla riforma: i riposi settimanali non potranno più essere trascorsi a bordo del mezzo, le aziende dovranno organizzare gli spostamenti in maniera da consentire ai loro dipendenti di ritornare a casa con regolarità e, per i soggiorni all'estero di lunga durata, i conducenti saranno soggetti alle disposizioni di diritto sociale del Paese in cui si trovano. Inoltre, il tachigrafo

digitale diventerà obbligatorio. Più nel dettaglio, a partire dall'**agosto di quest'anno**: gli autisti di linea internazionale dovranno poter rientrare regolarmente a casa ogni tre o quattro settimane al massimo; se l'autista si troverà lontano da casa, l'azienda dovrà provvedere alle spese di pernottamento in albergo, ostello o altro; resterà in vigore la regola attuale, in base alla quale un periodo di riposo settimanale ridotto può essere preso per non più di due settimane consecutive.

Inoltre, il voto del nostro Parlamento regola, sotto vari aspetti, i fenomeni del distacco e del **cabotaggio**. A partire dal gennaio 2022: le aziende che svolgono trasporto internazionale dovranno dimostrare di avere un'attività sostanziale nel Paese in cui sono registrate (il che vuol dire basta sedi "fantasma" per società che operano di fatto in altri territori); i veicoli dovranno rientrare in sede almeno una volta ogni otto settimane; un autista che si reca in un Paese straniero continuerà a poter effettuare soltanto tre trasporti in quel Paese e nell'arco di una settimana, poi dovrà rientrare in sede, anche se scarico. Per di più, non potrà recarsi di nuovo nello stato estero prima di quattro giorni.

Sempre a partire dal gennaio 2022, al fine di garantire il rispetto della nuova normativa, i mezzi di trasporto dovranno essere obbligatoriamente dotati di un **tachigrafo digitale**, che servirà a registrare i passaggi da stato a stato e consentirà così di assicurarsi che il cabotaggio non sia messo in atto in maniera sistematica.

In aggiunta, per la prima volta, la nuova normativa europea includerà anche i **veicoli commerciali leggeri**



sopra le 2,5 tonnellate. In questo modo, s'impedirà la distorsione della concorrenza tradizionalmente causata dai piccoli mezzi dell'Est, perché gli assoggetterà alle regole generali del trasporto su strada. In altre parole, le stesse condizioni varranno per tutti, indipendentemente dal fatto che le merci siano trasportate in un camion o in un piccolo furgone.

Va però precisato che le nuove regole, giustamente, non si applicheranno ai piccoli camion di artigiani, che vengono utilizzati per trasportare materiali, attrezzature o macchine entro un raggio di cento chilometri dalla sede dell'azienda.

Per tutti questi motivi, il pacchetto mobilità per la riforma dell'autotrasporto è un importante passo in avanti sulla strada per risolvere le criticità del settore. In Italia, gli operatori e le aziende del comparto chiedevano da tempo controlli e interventi, in particolare sulle problematiche del **dumping sociale**, dell'abusivismo e dell'impiego di manodopera a basso costo. Le nuove regole rendono loro finalmente giustizia.

Europa: sentenza contro il dumping sociale

La Corte di Giustizia dell'Ue emette una sentenza emblematica

Secondo quanto stabilito dalla Corte di giustizia Ue, nel caso di aziende di autotrasporto internazionale, il **datore di lavoro** è colui che sostiene il costo dello stipendio dell'autista, coordina il lavoro del dipendente e ha la facoltà di licenziarlo. Potrebbe sembrare banale, ma in realtà non è così. Il caso è nato in seguito a una controversia tra una società di Cipro e la cassa di previdenza olandese, la Raad van bestuur van de Sociale verzekeringsbank - Svb.

La **società cipriota**, infatti, ha stipulato dei contratti di lavoro con autotrasportatori stranieri residenti nei Paesi Bassi che, tramite una convenzione, effettuavano il lavoro per conto di imprese di trasporto olandesi. In pratica, questi autisti risultano dipendenti della società con sede a Cipro ma, di fatto, lavorano per le imprese olandesi.



Vista la situazione, la **cassa di previdenza olandese** ha ritenuto che dovesse essere applicata loro la legislazione dei Paesi Bassi, evitando così che i contributi versati dalle imprese olandesi finissero nelle casse cipriote. La corte di giustizia dell'UE, chiamata a risolvere la controversia, ha dato

ragione alla cassa di previdenza, in quanto gli autotrasportatori in questione erano a tutti gli effetti parte del personale delle imprese con **sede nei Paesi Bassi**, che di fatto pagavano gli stipendi versando una commissione per l'accordo di convenzione stipulato con l'azienda cipriota.

Uso del tachigrafo digitale

Chiarimenti dal Ministero dell'Interno

Una circolare del 3 luglio 2020 emessa dal Ministero dell'Interno chiarisce se e quando i conducenti dei mezzi dotati di tachigrafo digitale devono o meno estrarre la propria carta.

La circolare n. 300/A/4683/20/11/20/3 contiene le indicazioni sul **corretto uso** del tachigrafo digitale nel settore dei trasporti su strada.

In particolare, la circolare si sofferma sull'obbligo di estrarre la carta tachigrafica dal dispositivo quando l'autista si allontana dal veicolo.

A tal proposito, l'articolo 34, paragrafo 3 del Regolamento 165/201 prevede che "quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare il tachigrafo installato sul veicolo stesso, i periodi di tempo [...], se

il veicolo è munito di tachigrafo digitale, sono inseriti sulla carta del conducente mediante il dispositivo di inserimento di dati manuale del tachigrafo".

Nello stesso articolo, paragrafo due viene stabilito che "ai conducenti è fatto obbligo di **proteggere le carte** delle quali sono titolari".

In risposta, la Direzione Generale della Mobilità e dei Trasporti della Commissione Europea ha espresso il suo parere indicando che "non vi è alcun obbligo per i conducenti di rimuovere la propria carta dal tachigrafo al termine del **periodo di guida** giornaliero. L'unico obbligo per i conducenti è di assicurarsi che la carta sia protetta e utilizzata solo da loro stessi. Pertanto, il conducente deve assicurarsi che quando lascia la propria carta nel tachigrafo, sia l'unico

che abbia accesso al veicolo". Di conseguenza, il Ministero dell'Interno comunica che sussiste "l'obbligo di estrarre la propria carta dall'apparecchio di controllo solo nel caso in cui il veicolo esca dalla sua **esclusiva disponibilità** e, di conseguenza, non possa evitare che un altro conducente utilizzi lo stesso veicolo, impedendo, così, la prosecuzione della registrazione dell'attività sulla carta lasciata inserita."

In conclusione, l'autista può lasciare la carta tachigrafica inserita in tutti i casi in cui debba iniziare un periodo diverso dalla guida perché momentaneamente impegnato in altre mansioni, in tempi di disponibilità o per una pausa o un riposo, durante i quali il mezzo rimane di suo uso esclusivo.



Silvia Fregolent
Deputato di Italia Viva

Le infrastrutture e il trasporto merci Un'occasione per far ripartire l'Italia

L'efficienza logistica di una nazione è uno degli indici su cui misurare le sue **potenzialità di crescita** e di benessere. Il Logistics Performance Index istituito dalla Banca Mondiale è uno strumento di benchmarking creato per aiutare i Paesi a identificare le sfide e le opportunità che occorrono nelle loro prestazioni sulla logistica commerciale e come possono migliorarle.

L'**indice logistico** considera numerosi parametri: efficienza del processo di espletamento delle formalità burocratiche, qualità delle infrastrutture commerciali e di trasporto, facilità di organizzare spedizioni a prezzi competitivi, competenza e qualità dei servizi di logistica, tracciabilità e puntualità delle spedizioni.

Nella classifica mondiale, l'Italia si posiziona oggi al **19° posto**, con ben dieci Paesi europei davanti, mentre la miglior performance spetta alla Germania, seguita da Svezia, Belgio e Austria.

È quindi evidente che ad oggi abbiamo un gap da colmare: le criticità del nostro sistema logistico sono una zavorra per l'economia nazionale.

Anche la tipologia di trasporto incide nella competitività di un Paese. Ad esempio, per le merci è oramai appurato che quello su rotaia sia più competitivo, sicuro e compatibile con la salvaguardia dell'ambiente rispetto soprattutto a quello su gomma (secondo la Corte dei Conti europea l'emissione di CO₂ per il trasporto su strada è più del triplo rispetto alle ferrovie).

I vantaggi del **trasporto ferroviario** sono infatti molteplici: tempi di transito più veloci; convenienza economica con infrastrutture adeguate; elevata sicurezza; decongestionamento di



strade ed autostrade; riduzione di emissioni nocive; spostamento di grandi quantità di merci su lunghe distanze.

Purtroppo, anche in questo contesto il nostro Paese ha un evidente gap da colmare: ancora oggi l'85 per cento del traffico merci domestico (circa 880 milioni di tonnellate movimentate all'anno) viaggia su gomma e il 17 per cento su rotaia. Siamo la nazione tra i meno "green" in Europa, dove in media tre quarti del trasporto merci terrestre viaggia su strada (76,4 per cento) e meno di un quinto (17,4 per cento) su ferrovia; la quota restante (6,2 per cento) si muove attraverso vie d'acqua interne.

Ma siamo anche il Paese con i costi del **trasporto pesante su gomma**, per chilometro percorso, tra i più elevati in Europa, con un saldo negativo di 3,2 miliardi nel 2017, pari al 54,6 per cento sul totale trasportato.

In questi anni sono state intraprese alcune misure a sostegno del trasporto

ferroviario ma le azioni volte a spostare nel medio-lungo periodo consistenti quote di merci **dalla strada alla ferrovia** non si sono mai concretizzate in maniera decisiva. Si è trattato di iniziative di promozione del 'ferro' anche di un certo rilievo, con risultati tuttavia non sempre in linea rispetto alle attese.

Il sistema di trasporto su gomma dominante in Italia, secondo uno studio dell'Università Bocconi, penalizza infatti la nostra economia a causa dell'alto **livello di esternalizzazione** del servizio ad imprese dell'est Europa. Ciò significa un deficit di 3,2 miliardi per la nostra bilancia dei pagamenti internazionali ed elevato dumping sociale per i nostri autotrasportatori.

Il nostro Paese ha quindi bisogno di **interventi efficaci** per promuovere una rivoluzione logistica che incentivi il trasporto merci su rotaia. Si tratta di una svolta necessaria e che passa inevitabilmente da un cambiamento culturale e dall'ammmodernamento

delle infrastrutture, soprattutto nelle regioni del Sud.

Negli ultimi 20 anni il trasporto ferroviario ha perso, infatti, il 70 per cento dei volumi di merce trasportata. La linea ferroviaria spesso obsoleta, insicura ed inadeguata non consente un servizio ferroviario **efficiente e competitivo** e quindi, a differenza delle altre direttrici, non rappresenta un'alternativa al trasporto su strada.

La ripresa dei lavori della Tav Torino - Lione rappresenta, in questa direzione, un fattore significativo capace di collegare il nostro Paese con le direttrici di trasporto europee ed intercettare una domanda di trasporto nell'arco alpino occidentale che possa collocarsi tra i 60 milioni di tonnellate nel 2030 e gli 85 milioni di tonnellate nel 2060.

La rivoluzione logistica che abbiamo invocato può essere trainata dalla ripartenza del dopo Covid. In primo luogo, perché nel corso dell'emergenza sanitaria da Covid-19 è emerso il fondamentale ruolo svolto dagli **operatori della logistica** e del trasporto merci su rotaia nel far fronte alle esigenze legate all'approvvigionamento di beni anche essenziali. In particolare, è stato evidente come questa tipologia di trasporto abbia garantito lo spostamento di grandi quantità di merci su lunghe distanze, con un impiego di personale più limitato e maggiormente controllabile dal punto di vista sanitario. Ed in secondo luogo grazie al Recovery fund appena varato dall'Unione Europea: con le nuove risorse sarà infatti possibile **modernizzare** le attuali

infrastrutture.

Senza dimenticare che ci sono attualmente in Italia molte opere già cantierabili, come evidenziato fin dai mesi scorsi dal "Piano Shock" proposto da Italia Viva, che permetterebbe lo sblocco di 120 miliardi di euro per la realizzazione di interventi infrastrutturali per promuovere anche il trasporto merci su rotaia ed in particolare per il completamento del cosiddetto "**Terzo Valico** del Giovi" tra Liguria e Piemonte.

Si tratta anche in questi casi di un asse strategico capace di collegare l'Italia con gli altri Paesi europei (ed in particolare il porto di Genova con quello di Rotterdam) e su cui si prevede nei prossimi anni un aumento dell'85 per cento del trasporto merci su ferro.

Italia Veloce: 130 opere e interventi Il piano per far ripartire il Paese

Il piano d'investimenti varato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a fianco del Decreto Semplificazioni chiamato "Italia Veloce" include la realizzazione di 130 opere, interventi e programmi di sviluppo delle reti di comunicazione del Paese, valutati come **indispensabili** per il rilancio dell'economia italiana dopo la fase acuta dell'emergenza sanitaria del Covid-19.

Porti, aeroporti, ferrovie, strade e autostrade: l'elenco delle opere comprende alcuni dei **progetti più noti**, come il nodo di Genova, il Terzo Valico, la Palermo-Catania-Messina, la Pontremolese, la Pedemontana lombarda, il potenziamento della Salerno-Potenza-Bari e 36 opere commissariate. Di queste, 15 sono destinate allo sviluppo della rete ferroviaria, 12 riguardano dighe o acquedotti e le restanti 9 sono interventi stradali. L'elenco comprende anche realizzazioni suggerite da altri ministeri, riguardanti la sanità, il dissesto idrogeologico, le scuole, le caserme e i carceri.

Con uno stanziamento previsto di **200**



miliardi di euro che investirà l'intero Paese, da nord a sud, isole comprese, "Italia Veloce" si propone come volano di crescita dell'economia, con l'obiettivo di ridurre le disuguaglianze infrastrutturali tra le regioni.

Per garantire la rapida esecuzione dei lavori dei casi più critici, per 36 opere sarà nominato un commissario.

Come dichiarato su Twitter dal **Ministro Paola De Micheli**, "Italia Veloce non è un libro dei sogni, ma un piano di 15

anni che discende da un'idea di Paese: le infrastrutture devono **accorciare le distanze**, non solo quelle fisiche ma anche quelle sociali, per questo sono anche uno strumento di giustizia.

Gli investimenti sul ferro e sul trasporto ferroviario sono una delle priorità del piano Italia Veloce e un obiettivo strategico per quella **transizione green** nella mobilità alla base del nostro programma di Governo".



Emanuele Scagliusi, capogruppo M5S in Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati

Il rilancio del trasporto

L'impegno del Governo contro il Covid-19

L'impegno del Governo Conte e delle forze parlamentari di maggioranza per sorreggere le imprese italiane, colpite duramente dalla pandemia Covid-19, è continuato anche con la conversione in legge del cosiddetto "**Decreto Rilancio**".

Diversi gli interventi previsti in tema di trasporti, infrastrutture e sostegni economico-finanziari.

Nonostante l'emergenza sanitaria, i servizi di **trasporto merci e persone** non hanno fatto mancare il loro apporto, garantendo gli approvvigionamenti su tutto il territorio nazionale: una dedizione e un impegno da gratificare con doverosa attenzione. Abbiamo incrementato con 20 milioni per l'anno 2020 le risorse da destinare al Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori.

Assicuriamo così un supporto al **settore dell'autotrasporto** nonché un adeguato sostegno di natura mutualistica alle imprese del settore, tenuto conto del ruolo centrale che hanno rivestito nella gestione dell'emergenza. Nell'ultima legge di Bilancio, lo stanziamento ammontava già a 148,54 milioni di euro.

Inoltre, disponiamo il recupero delle somme incassate a titolo di riduzione compensate dei **pedaggi autostradali** che siano rimaste nella disponibilità dei soggetti che le hanno ricevute in ragione dell'impossibilità di procedere al loro riversamento in favore dei beneficiari aderenti al consorzio, alla cooperativa o al raggruppamento. L'obiettivo è quello di procedere ad una successiva riassegnazione per l'anno 2020 al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per essere ridestinate ad iniziative deliberate dall'Albo degli autotrasportatori per

il sostegno del settore e per la sicurezza della circolazione. La finalità è quella di incentivare i mezzi pesanti ad utilizzare la rete autostradale con conseguente minor congestione della rete ordinaria e ricadute positive in termini di sicurezza della circolazione.

Con un **contributo straordinario** in favore di ANAS pari a 350 milioni di euro massimo sino al 2034 compensiamo la diminuzione degli introiti derivanti dai mancati pedaggi. In aggiunta alle risorse stanziante in precedenza, rifinanziamo sia il Marebonus (30 mln euro) con cui realizziamo nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci e il miglioramento dei servizi su rotte esistenti così da migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria sia il **Ferrobonus** (20 milioni) per investimenti in partenza e in avvio da nodi logistici e portuali italiani.

Istituiamo, poi, un Commissario straordinario per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25 e della Statale 4 - Salaria a seguito degli eventi sismici del 2009, 2016 e 2017.

Per assicurare la continuità dei servizi erogati dalla **Motorizzazione** civile e la tutela della salute dei suoi dipendenti e dell'utenza, istituimo un Fondo con una dotazione da 9,8 milioni di euro per il triennio 2020-2022 mentre con 345 mila euro assicuriamo il proseguimento dei sopralluoghi nei cantieri da parte del personale dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, attraverso l'utilizzo di appositi dispositivi di sicurezza.

Non mancano, infine, interventi infrastrutturali come quelli dedicati allo svolgimento delle **Olimpiadi**



invernali Milano-Cortina 2026 per cui trasferiamo ad ANAS 20 milioni di euro: si tratta della realizzazione della variante "Trescore-Entratico" alla Statale 42 e del collegamento tra la Statale 11 - tangenziale ovest di Milano variante di Abbiategrasso.

In Commissione Trasporti, intanto, abbiamo approvato una risoluzione unitaria con specifici impegni al Governo su **autoscuole e revisioni**. L'intento è consentire una diffusa ripresa degli esami sia attraverso nuove assunzioni nelle Motorizzazioni, sia coinvolgendo personale qualificato proveniente ad esempio dalle Forze Armate sia richiamando gli idonei in pensione. Se da un lato chiediamo di dare piena attuazione alla possibilità di effettuare presso officine esterne le revisioni periodiche dei veicoli con massa superiore a 3,5 tn e dei ganci traino, dall'altro spingiamo per una gradualità delle proroghe in scadenza per favorire, quanto prima, una progressiva ripresa delle revisioni. Insomma, incentivi economici e alleggerimento burocratico con un unico obiettivo: il rilancio di questo comparto, dimostratosi cruciale per il Paese.

G7: i principi di alto livello in materia di trasporto

Il documento redatto in risposta all'emergenza Covid-19

Nel corso di luglio la Presidenza degli Stati Uniti d'America ha pubblicato un documento intitolato "Principi di alto livello in materia di trasporto in risposta al Covid-19" che rappresenta il risultato di numerose consultazioni avvenute tra i Paesi facenti parte del G7, cui ha preso parte anche l'Italia attraverso un coordinamento tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Enac, le Capitanerie di porto, il Ministero degli Affari Esteri e il Ministero della Salute. Nel documento si evidenzia la necessità di una **collaborazione trasparente** con l'obiettivo di ridare fiducia nei viaggi e negli spostamenti turistici, la necessità di coordinamento tra i governi, le industrie e le organizzazioni internazionali, lanciando un'iniziativa per "rinvigorire il sistema di trasporto interconnesso a livello globale". Data l'importanza del contenuto, i principi saranno condivisi anche con i **G20**.

I principi di alto livello individuati rispondono ai seguenti obiettivi:

- garantire che le vie di trasporto e le catene di approvvigionamento globali rimangano aperte, protette e sicure;
 - sottolineare l'importanza del personale addetto ai trasporti e alle infrastrutture critiche in quanto essenziale;
 - integrare le considerazioni in materia di sanità pubblica in evoluzione nei trasporti e negli spostamenti;
 - riconoscere l'importanza dei trasporti nel facilitare gli sforzi di rimpatrio.
- Riportiamo di seguito il **testo ufficiale** dei principi individuati, suddivisi per obiettivi.

Sicurezza dei trasporti, Protezione e Salute

1. Garantire un impegno costante in materia di sicurezza, protezione e salute pubblica.
2. Ripristinare la fiducia dei passeggeri e degli operatori dei trasporti nella sicurezza sanitaria dei viaggi attraverso misure di sanità pubblica compatibili a livello globale che integrino le più recenti conoscenze scientifiche ed epidemiologiche sul Covid-19.

3. Riconoscere che la postura sanitaria è in continua evoluzione, in modo tale che le misure di mitigazione dovrebbero essere basate su criteri sanitari e di valutazione del rischio per consentire il monitoraggio continuo e gli adeguamenti delle misure di contenimento, se del caso; e per evitare inutili oneri per il pubblico o l'industria.

4. Comunicare al pubblico messaggi chiari e trasparenti sulla natura e lo scopo delle azioni intraprese al fine di ridurre la confusione e ripristinare la fiducia.

Crescita economica e Ripresa dei Sistemi di Trasporto Interconnessi

5. Sottolineare l'importanza di requisiti compatibili imposti al trasporto in risposta al Covid-19 al fine di evitare un mosaico globale di misure di sicurezza sanitaria e di ridurre al minimo le barriere di accesso al mercato e gli oneri per gli operatori di trasporto.

6. Mantenere la connettività e le catene di approvvigionamento globali per facilitare la circolazione di beni essenziali, prodotti medici, attrezzature e beni agricoli.

7. Migliorare la resilienza sistemica generale in risposta alla pandemia Covid-19 per tutte le modalità di trasporto di passeggeri e merci.

8. Promuovere soluzioni digitali innovative per promuovere l'interconnettività senza soluzione di continuità per accelerare la ripresa.

9. Riconoscere il trasporto come motore della ripresa economica e il ruolo particolare dell'aviazione nel rivitalizzare la crescita economica globale, i viaggi e il turismo.

Coordinamento Internazionale e Trasparenza

10. Garantire che tutte le misure restrittive in materia di sanità pubblica sui viaggi e trasporti derivanti dal Covid-19 siano: reattive, mirate, trasparenti, proporzionate, temporanee e non discriminatorie; basate sul rischio, sottoposte a revisione continua, monitorate e opportunamente



adattate; compatibili con le migliori pratiche internazionali; e coerenti con gli obblighi derivanti da accordi internazionali.

11. Condividere le migliori pratiche e i progressi tecnologici su sfide comuni quali la prevenzione, la sanificazione e i protocolli di pulizia.

12. Promuovere il coordinamento globale tra i governi, le organizzazioni internazionali, il settore privato e altri soggetti interessati.

13. Incoraggiare lo scambio di informazioni sulle attività di rimpatrio in modo che i cittadini possano recarsi nel proprio Paese d'origine.

14. Riconoscere che tali principi non alterano il diritto sovrano di uno Stato di adottare misure per tutelare la propria protezione e sicurezza, conformemente

agli obblighi internazionali.

Protezione e Trattamento degli Equipaggi Aerei

15. Promuovere un approccio internazionale strettamente coordinato nel trattamento degli equipaggi aerei, in linea con gli standard riconosciuti in materia di sanità pubblica, al fine di evitare impatti sulle operazioni di trasporto aereo e di alleggerire gli oneri per il personale di bordo, compresi i test, le prescrizioni in materia di quarantena, gli spostamenti da e verso il luogo di lavoro e le restrizioni in materia di immigrazione applicabili agli altri viaggiatori.

16. Riconoscere che il personale di bordo deve rispettare i requisiti sanitari del proprio datore di lavoro nel corso del suo servizio, per evitare di sottoporre l'equipaggio ad ulteriori test invasivi.

17. Facilitare o accelerare lo screening degli equipaggi e garantire che i metodi di screening sanitario siano il più possibile non invasivi per i Paesi in cui tali misure sono richieste.

18. Continuare a sostenere il rimpatrio

urgente degli equipaggi aerei in luogo della quarantena, se le circostanze lo giustificano.

19. Sottolineare l'importanza di salvaguardare il riposo dell'equipaggio, con adeguate strutture di sosta e accesso al cibo e alle attrezzature messe a disposizione per garantire la continuità della sicurezza delle operazioni di volo, anche per gli equipaggi che operano voli di pre-posizionamento, in traghetto o non commerciali.

20. Mantenere uno stretto contatto e coordinamento con il settore dell'aviazione per ottenere informazioni aggiornate sulle questioni attuali che interessano gli equipaggi aerei durante la pandemia Covid-19.

Protezione e Trattamento dei Marittimi
21. Incoraggiare le discussioni tra i Paesi interessati in risposta ai focolai di Covid-19 in mare.

22. Promuovere un approccio internazionale al trattamento degli equipaggi marittimi al fine di alleggerire gli oneri a carico dei marittimi, compresi i test, le prescrizioni in materia di quarantena, gli spostamenti da e verso il

luogo di lavoro e le restrizioni in materia di immigrazione che si applicano agli altri viaggiatori.

23. Prendere in considerazione la qualificazione dell'equipaggio marittimo e dei lavoratori che chiedono di attraversare una frontiera ai fini della costruzione, riparazione, riadattamento, manutenzione o ispezione/certificazione di navi, quali lavoratori essenziali per facilitare la circolazione transfrontaliera di persone asintomatiche.

24. Promuovere un luogo di lavoro sicuro e protetto per i marittimi e il loro accesso a cure mediche tempestive e adeguate sia a bordo che a terra.

25. Sostenere il rimpatrio dei marittimi in congedo verso il loro Paese d'origine e il viaggio di nuovi membri dell'equipaggio verso le loro navi al fine di facilitare il cambio dell'equipaggio.

26. Mantenere uno stretto contatto con il settore marittimo al fine di garantire lo scambio di informazioni pertinenti riguardanti i marittimi e le operazioni del trasporto marittimo internazionale durante la pandemia COVID-19.

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE

via Cuneo, 10B

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



Tariffe di noleggio a breve

e lungo termine a condizioni

agevolate per i soci

Assotrasporti



**VUOI SOSTITUIRE LA TUA AUTOVETTURA O IL TUO VEICOLO COMMERCIALE SOTTO I 35 Q.LI ?
RICHIEDICI UN PREVENTIVO GRATUITO**

GENTE IN MOVIMENTO

L'INNOVATIVO MAGAZINE E SITO WEB DI INFORMAZIONE E APPROFONDIMENTO
PER GLI IMPRENDITORI, I PROFESSIONISTI E LE LORO FAMIGLIE



INTERAGISCI CON LA COMMUNITY ONLINE

REGISTRATI sul sito web genteinmovimento.com con un semplice clic,
COMMENTA gli articoli online, **CONDIVIDI** le tue idee ed esperienze,
PARTECIPA alla nostra community

REGALA UNA COPIA OMAGGIO DEL MAGAZINE

Omaggia un tuo collega, familiare o amico di una copia gratuita della rivista.
Inviaci il suo contatto: penseremo noi a inviare a tuo nome il **MAGAZINE REGALO**
nella versione **DIGITALE** o nel prestigioso formato **CARTACEO**

www.genteinmovimento.com | redazione@genteinmovimento.com

 genteinmovimento

 genteinmov

 Gente in Movimento

Ridurre i disagi dei cantieri autostradali Il primo ponteggio "in movimento"

Una rivoluzione nel campo dei cantieri autostradali che riduce i tempi di intervento anche del 30%. Nasce il primo ponteggio al mondo su carro trainabile, che svincola la struttura dalla classica base appoggiata a terra, rendendo veloci gli spostamenti progressivi, senza la necessità di fermare il traffico.

"Si tratta di una **piattaforma di lavoro** mobile, sempre produttiva, che consente di evitare i classici smontaggi e successivi rimontaggi dei ponteggi" spiega l'ingegnere Alessandro Zanatta direttore commerciale EuroEdile.

"Per 1 km di galleria, rispetto ad una installazione fissa, permetterà di risparmiare anche 10 giorni di lavoro. Questo prodotto è impiegabile in diversi contesti: gallerie, ponti e viadotti, muri di contenimento, ma può essere utilizzato anche per la manutenzione di aeromobili".

Il suo nome è Chimera ed è un rimorchio ad elevata portata, trainabile da qualsiasi mezzo di cantiere, progettato secondo i dettami della direttiva 2006/42/CE che garantisce agli operai di lavorare sempre in **massima sicurezza** grazie a un particolare sistema di controllo anti-ribaltamento, disponendo di zavorre integrate riempibili direttamente in cantiere, che gli consentono di realizzare strutture a sbalzo.

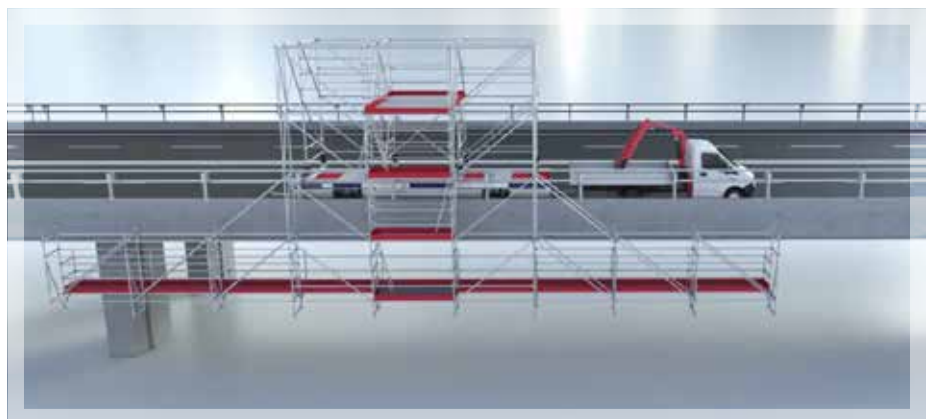
"In questo modo si velocizzano le lavorazioni" dichiara l'ingegnere Andrea Baron responsabile tecnico DEDALO-Tech, "senza la necessità di smontare e rimontare il ponteggio all'avanzare dei lavori. Il carro è in grado di ospitare qualsiasi tipo di ponteggio e mantiene i piani di lavoro in posizione perfettamente orizzontale al variare della pendenza della base d'appoggio".

L'idea nasce da un team di ingegneri che, dopo molte ricerche sul campo, lavorando a fianco di ponteggiatori esperti, è riuscito a creare questo innovativo sistema per rispondere alle esigenze latenti nei cantieri complessi.

Gli ingegneri di DEDALO.Tech hanno studiato un particolare sistema di stabilizzatori oleodinamici governati da

PLC che consentono al carro di spostarsi lateralmente e di allinearsi al manufatto. Chimera integra un sofisticato sistema di autolivellamento che permette di mantenere il piano di lavoro perfettamente orizzontale anche nei casi di presenza di dislivelli stradali, longitudinali e trasversali, fino al 10%.

"È la prima soluzione" conclude Daniele Crosato della forza vendita di Euro-Edile "che evita la congestione viaria perché può essere allestita fuori dalla carreggiata; questo elimina i tempi morti mettendo nella condizione di lavorare, fin da subito e contemporaneamente, più persone".



Ridurre gli sprechi alimentari Impiegando le nuove tecnologie

a cura di Guy Yehiav, Zebra Analytics, General Manager & Vice President, Zebra Technologies

Lo spreco alimentare è un problema particolarmente sentito a livello globale e colpisce duramente anche l'Italia. Si calcola, infatti, che nel nostro Paese vengano gettate ogni anno **220mila tonnellate** di cibo per un valore di circa 12 miliardi, a cui va aggiunto lo spreco alimentare di filiera (produzione - distribuzione), stimato in oltre 3 miliardi, (ben il 21,1% del totale) per arrivare a un ben poco felice valore di oltre 15 miliardi. Negli ultimi anni, gli operatori della supply chain del comparto alimentare hanno adottato misure imponenti per ridurre degli sprechi, ma c'è ancora molto da fare. La produzione continua di rifiuti porta perdite di profitto a causa della scarsa considerazione da parte dei consumatori più attenti alla sostenibilità e delle complessità operative nel trasporto, che **ostacolano l'efficienza**.

Per avere successo possono però avvalersi delle tecnologie più avanzate che, combinando l'uso di blockchain, robotica, intelligenza artificiale su dispositivi mobile, visibilità delle risorse e prescriptive analytics aiutano ad ottimizzare la supply chain così a combattere le cause degli sprechi alimentari e aumentare al contempo la profittabilità.

La **blockchain** è uno strumento indispensabile nella lotta contro gli sprechi alimentari. Pensato originariamente come per la gestione delle criptovalute,

la blockchain può fungere da **libro mastro digitale** accessibile a tutti che permette di monitorare, registrare e segnalare il movimento delle merci lungo tutta la catena del valore. Il codice a barre del prodotto viene scansionato ad ogni "checkpoint" lungo tutto il suo viaggio, dal sito di produzione al negozio, segnando così una traccia indelebile del percorso seguito e delle diverse tappe. Grazie al costante monitoraggio, risulta più semplice identificare le aree critiche lungo la supply chain.

I **tag RFID** sono essenzialmente dei codici a barre che evidenziano le informazioni dei prodotti sulle confezioni (non sarebbe infatti né economico né pratico apporre tag RFID su ogni singolo articolo). Il loro grande vantaggio rispetto alla blockchain risiede nella quantità e **immediatezza delle informazioni** che sono in grado di offrire. Utilizzando i lettori RFID si ha una visibilità istantanea dei movimenti di ogni confezione etichettata e dei livelli di scorte. In particolare, molte aziende della catena del valore sfruttano la tecnologia RFID per tenere traccia della qualità e della freschezza dei prodotti alimentari durante tutto il processo di distribuzione. Grazie ai tag RFID è possibile avere aggiornamenti **in tempo reale** rispetto al cibo scaduto o prossimo alla scadenza per poterlo quindi stornare tempestivamente.

Le soluzioni Blockchain e RFID sono

ancora più efficaci se utilizzate con la **prescriptive analytics**, una metodologia di analisi avanzata che sfrutta i dati per determinare: cosa sta succedendo, perché è successo, quanto costa non agire, cosa fare per ottimizzare il risultato, chi deve risolvere il problema. La prescriptive analytics semplifica ulteriormente la sostenibilità potenziando la blockchain e le soluzioni RFID grazie ad una maggiore tempestività e praticità.

Una buona soluzione di prescriptive analytics può essere configurata per focalizzarsi concretamente sull'eliminazione di problemi di spreco alimentare, come ad esempio: eccessiva produzione di rifiuti (indica le cause che determinano un aumento di rifiuti), prodotti prossimi alla scadenza, malfunzionamento di celle frigorifere, prodotti deperibili che sono rimasti troppo a lungo senza adeguata refrigerazione.

Un minimo di spreco alimentare è purtroppo inevitabile, ma questo non significa che le aziende non possano **prevenire** casi di spreco derivanti invece da errori umani, dimenticanze o inaccortezze. L'implementazione di tecnologie avanzate è una risposta altamente innovativa per colmare queste lacune lungo tutta la supply chain. Col tempo, ciò contribuirà a ridurre gli sprechi alimentari e a preparare un futuro più sostenibile per l'intero settore.

Croissant
Surgelati Già Cotti

NO conservanti aggiunti
NO mono e digliceridi
NO agente di trattamento della farina E300

BIO FOOD IFS Nazione

Per informazioni chiama il numero 0171 902304 oppure visita il nostro sito www.orsobiancodolcieri.com

NOLEGGIO

PER IL TUO LAVORO - PER I TUOI CLIENTI

PERCHE' NOLEGGIARE

- NON DEVI PREOCCUPARTI DI FAR ESEGUIRE LE MANUTENZIONI SONO GIÀ COMPRESI NEL PREZZO
- SCEGLI A FINE CONTRATTO SE RINNOVARE IL MEZZO—RISCATTARLO—PROSEGUIRE CON UNA RATA PIÙ BASSA
- TI RENDE FLESSIBILE NEI PERIODI DI ALTA PRODUTTIVITA'/RICHIESTA SENZA L'USO DI CAPITALI TUOI
- NON HAI IMMOBILIZZAZIONI DI CAPITALI PER ATTIVARE UN CONTRATTO

IL SERVIZIO DI ASSISTENZA È DISPONIBILE PER TUTTI I CLIENTI DELLA GAMMA (LAVORO—TURISMO—VILE LAVORO—CITTÀ—CITTÀ'—SPORT—ALTO MONTA—TURISMO—VILE LAVORO—CITTÀ—CITTÀ')

GAMMA DRIVER - POSTINI - FOOD

EVO

—TIMES CITY 3000 HT



FRAME	Alu Formed 24" (24" steel frame, legs 400-75, 75 height)
FOUN	24" 24" 24" steel frame
REAR DERAILLEUR	Shimano 3 speed freewheel
SHIFTING LEVERS	Shimano
SEAT	Shimano 300 mm
WHEELS	Shimano 400 mm rear wheel
TAPER	Super light aluminum alloy chassis in PU with suspension system
TYRES	Panasonic 26" x 1.75" anterior 24" x 1.75"
MOOTOR	Brushless 24V 250W on rear hub
MAX TORQUE	15 Nm
BATTERY	Li-ion 36V 15Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h30min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Basic display with 2 levels of assistance
OTHER FUNCTIONS	Light

TRIO

—CARGO *Atala*



FRAME	Alu Formed 20" steel frame, 75—75mm system
FOUN	20" 20" 20"
REAR DERAILLEUR	Shimano 300, 6-speed with dual control / rear Drum
SHIFTING LEVERS	Shimano
SEAT	Shimano 300 mm
WHEELS	Shimano 400 mm
TAPER	Super light aluminum alloy chassis in PU with suspension system
TYRES	Panasonic 26" x 1.75" anterior 24" x 1.75"
MOOTOR	Brushless 24V 250W on rear hub
MAX TORQUE	15 Nm
BATTERY	Li-ion 36V 15Ah, under carrier with dual control
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h30min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Basic display with 2 levels of assistance
OTHER FUNCTIONS	Light

SCOOTER

—e82 *Askoll*



DESCRIZIONE PRODOTTO	GAMMA COLORI
Brand: Askoll e82	Red, Black
1 Battery 36V 15Ah	
Max speed 25 km/h	
Max torque 15 Nm	
Max assisted speed 25 km/h	
Display: 2 levels of assistance	
Weight: 15 kg	
Max torque 15 Nm	
Max assisted speed 25 km/h	
Display: 2 levels of assistance	
Weight: 15 kg	

GAMMA TURISMO - CITTA' - CITTA'

RIVIERA

—CLITE S 400 *Atala*



FRAME	Alu Formed 24" steel frame, 75mm system
FOUN	24" 24" 24"
REAR DERAILLEUR	Shimano 300, 6-speed with dual control
SHIFTING LEVERS	Shimano 300, 6-speed with dual control
SEAT	Shimano 300 mm
WHEELS	Shimano 400 mm
TAPER	Super light aluminum alloy chassis in PU with suspension system
TYRES	Panasonic 26" x 1.75" anterior 24" x 1.75"
MOOTOR	Brushless 24V 250W on rear hub
MAX TORQUE	15 Nm
BATTERY	Li-ion 36V 15Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h30min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Basic display with 2 levels of assistance
OTHER FUNCTIONS	Light

SPORT

—CX500 LTD *Atala*



FRAME	Alu Formed 24" (24" steel frame, 75mm system)
FOUN	24" 24" 24"
REAR DERAILLEUR	Shimano 300, 6-speed with dual control
SHIFTING LEVERS	Shimano 300, 6-speed with dual control
SEAT	Shimano 300 mm
WHEELS	Shimano 400 mm
TAPER	Super light aluminum alloy chassis in PU with suspension system
TYRES	Panasonic 26" x 1.75" anterior 24" x 1.75"
MOOTOR	Brushless 24V 250W on rear hub
MAX TORQUE	15 Nm
BATTERY	Li-ion 36V 15Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h30min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Basic display with 2 levels of assistance
OTHER FUNCTIONS	Light

CITTA'

—e82 *Askoll*



DESCRIZIONE PRODOTTO	GAMMA COLORI
Brand: Askoll e82	Red, Black, Green, Yellow
1 Battery 36V 15Ah	
Max speed 25 km/h	
Max torque 15 Nm	
Max assisted speed 25 km/h	
Display: 2 levels of assistance	
Weight: 15 kg	
Max torque 15 Nm	
Max assisted speed 25 km/h	
Display: 2 levels of assistance	
Weight: 15 kg	

Fiere: Samoter e Asphaltica rimandate

Nuovo appuntamento a marzo 2021

La 31ª edizione di SaMoTer e la 9ª di Asphaltica sono state posticipate a marzo 2021. I due saloni di Veronafiere dedicati a macchine per **costruzioni** e filiera del **bitume** e delle infrastrutture stradali danno appuntamento a espositori e operatori all'anno prossimo, da mercoledì 3 a domenica 7 marzo 2021.

La decisione è stata condivisa dal comitato delle due manifestazioni nel quale siedono con Veronafiere le case costruttrici, gli stakeholder e le associazioni di settore Unacea e Siteb, preso atto del perdurare dello scenario di incertezza internazionale legato al Covid-19.

Riprogrammato nelle nuove date 2021 anche il debutto a SaMoTer di ICCX Southern Europe, il principale evento sulla **prefabbricazione in calcestruzzo** per l'Europa meridionale, realizzato in collaborazione con ad-media GmbH.

"Come sempre sono stati ascoltati i nostri clienti, con la volontà di tutelare il comparto" spiega Giovanni Mantovani, direttore generale di Veronafiere.

"Insieme a tutti i partner abbiamo individuato all'inizio di marzo 2021 il momento migliore per organizzare SaMoTer e Asphaltica.

Si tratta soltanto un pit-stop, con i motori sempre accesi per studiare con tutta la community di riferimento un percorso promozionale di avvicinamento al prossimo anno, già con una prima tappa fisica ad ottobre.

Le nuove date 2021 consentiranno alle due manifestazioni di essere le prime ad inaugurare in Europa il calendario delle fiere dedicate al mondo delle costruzioni.

Il riposizionamento garantirà poi una maggiore rappresentatività a livello di grandi gruppi internazionali e sponsor, permettendo di intercettare la ripresa del mercato che vedrà il riavvio della cantieristica anche grazie alle risorse del Recovery Fund".

"Dopo aver consultato la nostra base associativa mediante un sondaggio flash" dichiara Mirco Risi, presidente di Unacea "ci siamo convinti che nel 2020 non ci sono le **condizioni di mercato** per

un evento all'altezza di quello che deve essere il SaMoTer. Accogliamo positivamente quindi lo spostamento su marzo 2021 della manifestazione che si posiziona in modo da valorizzare gli auspicati effetti di crescita derivanti dalle misure espansive annunciate a livello europeo e nazionale".

"Abbiamo condiviso questa scelta, in considerazione del ruolo di primo piano che Asphaltica da sempre riveste per tutti gli attori della filiera delle strade e i relativi stakeholder e delle numerose adesioni registrate anche quest'anno per la fiera" osserva Michele Turrini, presidente dell'Associazione Siteb, Strade Italiane e Bitumi.

"Siamo convinti che il rinvio a marzo del prossimo anno ci consentirà di preparare un'edizione ancora più efficace e visibile a **livello internazionale** e di rilancio per l'intero mondo delle strade. Con l'obiettivo di promuovere momenti di incontro e confronto tra imprese, pubbliche amministrazioni e istituzioni, momenti che da sempre costituiscono il cuore della manifestazione".

DGConsulting s.c.
consulenza globale

la tua azienda ha bisogno di consulenza?
sei un professionista desideroso di ampliare le tue competenze?

la nostra società di raggruppa professionisti di ogni settore per fornire assistenza aziendale a 360°:
fiscale • legale • finanziamenti nazionali ed europei • organizzazione • formazione • sicurezza sul lavoro

Tel. 0171 412816 • Fax 0171 426964
Email gestione@dgconsulting.it

Rinviato il Green Logistics Expo 2020

Al suo posto si terrà un forum digitale

Il Salone Internazionale della logistica sostenibile, che doveva svolgersi a Padova lo scorso marzo, in un primo momento è stato rimandato a data da destinarsi ma poi, come già successo per molti altri eventi in programmazione quest'anno, è stato definitivamente **annullato**.

Lo ha annunciato Luca Veronesi, direttore di Fiera di Padova, che ha motivato la scelta con l'impossibilità da parte dell'organizzazione di posticipare l'evento a causa dell'emergenza sanitaria mondiale ancora in corso. Il prossimo appuntamento è quindi previsto dal 23 al 25 marzo 2022.

Il Coronavirus miete così un'altra vittima nel **comparto fieristico**, aprendo al contempo la porta a una nuova modalità di confronto, quello digitale.

Visto e considerato che il settore della logistica non si è mai fermato durante la pandemia, anzi, ha dovuto trasformarsi ed adattarsi a nuovi contesti in gran parte ancora in evoluzione, gli stakeholder del settore hanno manifestato la volontà di confrontarsi su quanto accaduto e sulle prospettive per il futuro.

È nato così il Green Logistic Intermodal Forum, un **doppio appuntamento** programmato per il 12 e 13 novembre che prevede una prima giornata in presenza, nel rispetto della normativa di contenimento del Covid-19, seguita da una fiera virtuale con incontri, meeting room, conferenze e workshop dedicati alle aziende espositrici.

Il programma di giovedì 12 novembre,



che si svolgerà in presenza a Padova, prevede un primo incontro dedicato alle **infrastrutture** per l'intermodalità, il fulcro dello sviluppo di una logistica green, al quale sono invitati rappresentanti del Governo italiano e dell'Unione Europea.

Nel pomeriggio i presenti discuteranno "La Carta di Padova" il documento nato dal confronto di tredici associazioni italiane della logistica, della produzione e del consumo che ha l'obiettivo di porre le fondamenta per lo sviluppo di una **logistica sostenibile** ed efficiente.

Sono inoltre previsti alcuni seminari tecnici, dedicati all'efficienza energetica e alla mobilità green (GNL, elettrico e idrogeno), all'e-commerce e al forte aumento di questa modalità di acquisto

durante le settimane di lockdown, e alla sicurezza sui luoghi di lavoro.

L'**evento online** che si terrà venerdì 13 novembre, invece, sarà ospitato da una piattaforma digitale sviluppata da fiera di Padova e permetterà di visitare gli "stand" delle singole aziende che esporranno informazioni, immagini, video, brochure, etc. in formato elettronico. Inoltre, i visitatori potranno prendere contatto immediato con le aziende, organizzare incontri, conferenze e partecipare a workshop e meeting room, proprio come nella versione "reale" della fiera. Il Green Logistics Expo Intermodal Forum si propone quindi come un vero **momento di incontro**, offrendo una piattaforma digitale che va oltre la semplice esposizione online.

Polizza Patente Protetta

In caso di ritiro della patente dei tuoi dipendenti, potrai ricevere un'indennità da 2.700 € a 18.000 €.

Richiedi un preventivo gratuito:
Tel. 0171 41.31.46

servizi@imprenditorieprofessionisti.it



Transpotec Logitec 2021: appuntamento a Fiera Milano

Opportunità per riunire il settore e condividere soluzioni per ripartire

Dopo mesi di attesa finalmente lo scorso 27 luglio il Decreto che regola gli incentivi per acquisto e rottamazione di truck, rimorchi e veicoli commerciali di ultima generazione, è stato approvato, facendo sperare in un po' di respiro per un settore che, per quanto sia restato sempre attivo durante il lock-down, ha sofferto e soffre per la diminuzione dei **volumi delle merci**, ma soprattutto per mancanza di liquidità.

Il potenziale investimento delle imprese in nuovi mezzi, stimolato dagli incentivi e reso urgente dalla vetustà del parco mezzi circolante, ormai superiore ai 10 anni, potrà dunque essere fondamentale per dare linfa al mercato dei costruttori e alle imprese dell'indotto, spingendo l'acquisto delle soluzioni a minor **impatto ambientale** come il gas naturale, il biometano e l'elettrico. Ma favorirà anche la sicurezza sulle strade, grazie ai sistemi di assistenza alla guida e alla frenata a bordo dei mezzi di ultima generazione, la riduzione nel tempo dei costi di gestione e garantirà maggiore affidabilità e sostenibilità alle aziende di trasporto stesse.

Anche dal punto di vista della formazione, il prossimo futuro potrà rappresentare un momento di ripartenza: lo stop delle attività delle varie sedi della Motorizzazione Civile e delle autoscuole durante il lockdown e nei mesi seguenti, ha purtroppo rallentato anche la "nascita" di nuovi **autisti professionali**, rendendo ancora più difficile la già lenta immissione di forza lavoro più fresca all'interno di un settore in cui i conducenti in servizio hanno un'età media sempre più alta. In questo contesto, si colloca la prossima edizione di Transpotec Logitec, la manifestazione di riferimento del mondo dell'autotrasporto, che si terrà a Fiera Milano **dal 18 al 21 marzo 2021**.

Primo appuntamento fieristico dedicato all'autotrasporto dopo l'*annus horribilis* della pandemia che ha causato la cancellazione di molte manifestazioni specializzate, Transpotec consentirà di fare il punto ed elaborare nuove



strategie condivise da parte di tutte le grandi realtà del settore. In fiera si tornerà a incontrarsi, a toccare con mano mezzi e soluzioni e a fare esperienza diretta dell'**innovazione** a bordo attraverso i test drive.

Occasioni di formazione e informazione saranno poi a disposizione di tutti i professionisti interessati ad aggiornarsi e a confrontarsi sulla direzione da prendere per far ripartire il proprio business.

Il format che ha consolidato la manifestazione nel tempo conferma, dunque, i suoi classici ingredienti, ma nel 2021 offrirà anche molto di più. Grazie agli spazi, ampi e razionali, e ai nuovi servizi attivati nel quartiere **Fiera Milano**, infatti, espositori e visitatori potranno esplorare opportunità inedite

di comunicazione e fruizione di contenuti, unendo l'esperienza della visita fisica con risorse digitali.

Inoltre, il visitatore potrà muoversi nel quartiere in tutta **sicurezza**, grazie a percorsi e soluzioni pensate per rispettare il distanziamento, senza perdere nessuna occasione offerta dagli espositori, ritrovando in fiera tutta la community dell'autotrasporto, che da tempo aspetta di riunirsi.

Insomma, nuove tecnologie a bordo e tante opportunità: Transpotec Logitec sarà come un nuovo e performante veicolo, al passo del mercato che cambia, ma senza perdere la personalità che lo rende riconoscibile a chi lo apprezza da sempre. L'appuntamento è tra poco più di 6 mesi a Fiera Milano, dal 18 al 21 marzo.



Giordano Biserni
Presidente ASAP

Bilancio incidenti stradali 2019

Il commento dell'ASAPS

L'ASAPS, Associazione Sostenitori e Amici Polizia Stradale, con il suo Presidente Giordano Biserni, nel prendere visione dei dati comunicati oggi da ACI-ISTAT sui sinistri stradali nell'anno 2019, evidenzia come "il calo sia inferiore rispetto ad altri Paesi Europei, con l'Italia nella parte medio-bassa della classifica europea (16° posto su 28), e se da una parte siamo felici del calo relativo ai decessi con un quasi meno 5%, ci preoccupano i dati sul numero complessivo dei sinistri rilevati dagli organi di polizia stradale, che diminuisce rispetto al 2018 solo dello 0,2% (1 sinistro al giorno in meno sui 370 rilevati giornalmente, un nulla), sulle cause principali come il "virus stradale" della distrazione da cellulare alla guida, e soprattutto per l'uso della messaggistica che diventa come una droga, facendo distogliere lo sguardo dalla strada.

Allora proprio questa diminuzione di morti dovrebbe spingere il Governo ad adottare subito un provvedimento che imponga la **sospensione della patente** alla prima violazione, siamo certi che il calo di incidenti sarebbe a due cifre, considerato che ben il 15% dei sinistri in totale ha proprio come causa il cellulare alla guida.

Preoccupano anche i dati sulle **mancate precedenze** (quasi il 14%) e sulla velocità (quasi il 10%) e su questo occorre riflettere sulle tante battaglie in corso per contrastare i controlli con autovelox e telelaser.

Per quanto attiene l'utenza debole, l'aumento del 15% dei ciclisti deceduti su strada, deve far riflettere su nuove regole, che vanno introdotte subito proprio a tutela di coloro che scelgono una mobilità dolce e che non inquina,

ma che nasconde rischi impressionanti, considerato che nel 2019 sono morti un numero di ciclisti pari ad una volta e mezzo i partecipanti al Giro d'Italia.

Non ci sono dati sulla **micromobilità elettrica** ma temiamo un aumento di feriti con l'equiparazione dei monopattini ai velocipedi. Sui motociclisti poi i nostri allarmi della scorsa estate, sono confermati dal continuo aumento registrato negli ultimi 5 anni.



La consistente diminuzione dei decessi tra i **pedoni** è un fattore importante, derivato forse dai maggiori controlli nelle aree urbane e dal miglioramento in molte città degli attraversamenti pedonali, accompagnato da maggiori tecnologie sui veicoli che impediscono gli investimenti.

I pedoni però provocano il 3% dei sinistri in totale, anche qui spesso perché inosservanti di attraversamenti

semaforici o in attraversamento fuori dalle strisce o con lo sguardo sul cellulare.

Positivi i dati sulle **autostrade**, anche se nel 2018 avevano pesato in modo drammatico i 43 morti nel crollo del Ponte Morandi a Genova, e qui la riaccensione dei sistemi Tutor avvenuta nel 2019 è la dimostrazione che i controlli sulla velocità, effettuati in modo sistematico, permettono di ottenere risultati fondamentali.

Calano del 5% i **decessi** nei centri urbani mentre l'indice di mortalità è più elevato sulle strade extraurbane. ISTAT conferma che i mesi estivi sono quelli più a rischio, come quelli che accadono dopo le quattro del mattino, quando spesso le condizioni psicofisiche dei conducenti non sono idonee per mettersi al volante e i controlli delle forze dell'ordine davanti ai luoghi della movida potranno solo aiutare a diminuire le tragedie.

I dati parziali su **alcol e droga** ci fanno comprendere come i due fenomeni permangano in modo stabile tra le cause di sinistro, nonostante siano divenute aggravanti nel 2016 per i reati di omicidio stradale e lesioni stradali. ASAPS chiede perciò al Governo e al Parlamento una immediata ripresa dei lavori per la riforma del **Codice della Strada**, anche con un decreto-legge per introdurre norme più severe per la distrazione, il potenziamento dei controlli su strada con le divise e non solo con le tecnologie, in modo particolare sulle strade extraurbane e una generale semplificazione delle attuali norme amministrative che hanno quasi 40 anni, perché introdotte nel lontano 1992, quando la mobilità era totalmente diversa" conclude Giordano Biserni Presidente ASAPS.

Sun Gang, il camionista eroe

Guida il camion con il rimorchi in fiamme

È successo in Cina il 14 luglio scorso nella città di Xinmin, nella provincia nord-orientale del Liaoning. Sun Gang, un autotrasportatore del posto, porta il suo camion a riparare in un'officina della cittadina, situata in un'area densamente popolata vicino a un distributore di benzina.

Durante le riparazioni, si sviluppa un incendio causato dalle scintille di una saldatrice che stavano impiegando i meccanici al lavoro.

Il **mezzo in fiamme**, con il serbatoio da poco riempito, rischia così di causare un'esplosione con conseguenze disastrose per l'abitato.

Senza pensarci troppo, Sun si mette a

bordo del suo camion con il rimorchio completamente avvolto dalle fiamme e si dirige il più lontano possibile dall'abitato. La scena viene ripresa da più persone con i propri smartphone e il [video](#) diventa subito virale.

Giunto in campagna, Sun scende dal camion, si allontana incolume e osserva la lenta **distruzione del mezzo**, l'unica forma di sostentamento per lui e la sua famiglia.

Acquistato nel 2018 al costo di 500 mila yuan, circa 61 mila euro, Sun aveva da poco finito di pagare il veicolo.

Ai microfoni dei giornalisti risponde di essere "una persona normale. Quando all'improvviso il camion ha preso fuoco,

non ho avuto tempo di pensare e ho allontanato il veicolo per istinto. Credo che nessuna persona coinvolta in un incidente lascerebbe gli altri **in pericolo**".

La notizia del gesto eroico giunge così alle orecchie della FAW Jiefang, l'azienda produttrice del camion, che decide di regalare un **nuovo mezzo** al camionista eroe. Con una telefonata che Sun pensa inizialmente essere un scherzo, la FAW Jiefang gli comunica la buona notizia.

In tutta risposta, Sun Gang decide di esprimere tutta la sua gratitudine donando in **beneficenza** l'intero guadagno ottenuto dalla prima consegna effettuata con il nuovo veicolo.

Svizzera: inaugurazione del tunnel di base del Ceneri

Più efficienza e sicurezza nel trasporto intermodale

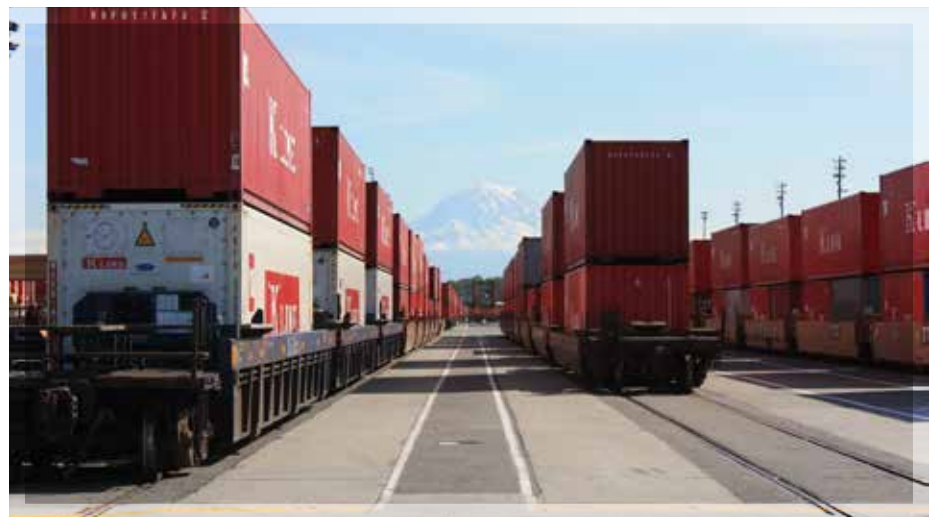
Terminati i lavori per la realizzazione del tunnel di base del Monte Ceneri: il 4 settembre l'inaugurazione, cui seguiranno tre mesi di test con apertura prevista per **fine anno**.

Il tunnel del Ceneri è un collegamento ferroviario di base realizzato in Svizzera, nel Canton Ticino, come proseguimento verso sud della galleria di base del San Gottardo, e corridoio principale per il trasporto merci tra **Genova e Rotterdam** (Paesi Bassi).

Costituito da due canne parallele lunghe 15,4 km, il nuovo collegamento permette il transito di treni ad alta velocità e merci fino a 2.000 tonnellate senza la necessità di impiegare locomotori supplementari.

Il nuovo tunnel rappresenta una nuova via di sviluppo del trasporto merci **su rotaia** grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza su un percorso prevalentemente pianeggiante.

Dopo l'inaugurazione prevista per il 4 settembre 2020, si terranno i test di



trasporto merci e passeggeri necessari all'ottenimento del via libera per l'**apertura** definitiva del tunnel, prevista per il 14 dicembre 2020, data che coincide con il cambio dell'orario ferroviario.

La società costruttrice del tunnel, l'AlpTransit San Gottardo SA (ATG), ha comunicato che durante i test precedenti, sospesi per alcune settimane

a causa dell'emergenza sanitaria per il Coronavirus, si è conclusa con successo l'attraversata di un treno a **275 km/h**.

L'inaugurazione, che si terrà a Camorino il 4 settembre 2020, sarà celebrata in forma ridotta a causa dell'emergenza sanitaria ancora in corso.

Per l'occasione, sarà fatto transitare il primo treni merci.

Le cinque regole per proteggersi in autostrada

La nuova campagna di A4 per i viaggiatori

Una nuova campagna con l'obiettivo dichiarato di sensibilizzare gli utenti sull'esistenza di pratiche essenziali per preservare la sicurezza propria e quella dei passeggeri in caso di **guasti meccanici** o incidenti stradali in autostrada.

Il periodo estivo è da sempre il momento dell'anno in cui si verifica un aumento significativo di guasti meccanici alle autovetture in transito sulle nostre tratte: su un totale di 15.127 interventi per **soccorso meccanico**, effettuati dagli Ausiliari della Viabilità della concessionaria Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova, nel 2019 il 42% (cioè 6.368) si sono verificati proprio fra giugno e settembre.

Ecco quindi un vademecum con 5 importantissime regole da rispettare per evitare agli automobilisti le possibili conseguenze dovute a un **incidente**, a una foratura o a un disservizio meccanico che obbliga alla sosta forzata e a scendere dal proprio veicolo lungo l'autostrada.

Regole, precauzioni e raccomandazioni purtroppo molto spesso sottovalutate, il cui mancato rispetto porta a improvvisi comportamenti degli automobilisti in **situazioni di emergenza**, il più delle volte dovuti alla mancanza di percezione dei reali pericoli esistenti lungo la carreggiata.

Così A4 Holding per incentivare una guida sicura e responsabile diffonde



ripetutamente appositi messaggi attraverso i 43 pannelli informativi posti lungo la tratta, distribuendo ai viaggiatori soccorsi uno specifico **"safety kit"**, direttamente per mano degli Ausiliari della Viabilità, i 60 addetti esperti in interventi di emergenza che con i loro 16 mezzi di pronto intervento vigilano le tratte autostradali di A4 Holding.

Il kit conterrà un giubbotto catarifrangente, uno zaino, una torcia con una spia gialla da posizionare sulla parte superiore del veicolo come misura per **aumentare la visibilità**, un piccolo

anti stress per i bambini a bordo, oltre all'importantissimo vademecum con le 5 regole basilari:

- uscire dal veicolo solo dalla parte opposta del traffico veicolare;
- indossare il giubbotto riflettente, sia il guidatore che i passeggeri;
- a meno che le condizioni del traffico non lo impediscano, posizionare sempre dietro al veicolo il **triangolo di emergenza**;
- ove possibile raggiungere la corsia d'emergenza o la piazzola di sosta più vicina, tenendo luci di posizione e di emergenza accese;
- posizionarsi in un'area protetta, se possibile dietro alle barriere di sicurezza o in una zona rialzata a lato della carreggiata, comunque il più lontano possibile dal traffico.

Il tutto per ridurre, per quanto possibile, ulteriori incidenti e disagi e incentivare una **guida sicura** e responsabile, ricordando anche agli automobilisti che, per tutte le fermate che devono essere effettuate e non di assoluta urgenza, le tratte autostradali di A4 Holding dispongono di 14 aree di servizio, di 6 aree di sosta (mediamente ogni 30/40 km) e di 259 colonnine SOS multilingua, disposte ogni 2 km.

Iscrivetevi al gruppo Facebook e partecipate attivamente all'iniziativa "Salva Vite" di Assotrasporti



Dichiarare lo stato di emergenza per strade, autostrade, ferrovie, ponti e gallerie

Iscriviti al gruppo
FACEBOOK

LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

TN TRASPORTONOTIZIE, in collaborazione con ASSOTRASPORTI®, dà la parola a chi vive ogni giorno sulla propria pelle le problematiche del settore trasporto merci. Diamo meritato spazio a voi autotrasportatori, con l'auspicio di destare l'interesse delle istituzioni

IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE A CHRISTIAN PERA, TITOLARE DELL'AUTOTRASPORTI PRT: "DOPO IL COVID, LA PROSSIMA EMERGENZA DA AFFRONTARE SARÀ LA MANCANZA DI AUTISTI"

Mi chiamo Christian Pera e sono il titolare dell'Autotrasporti PRT di Racconigi, in provincia di **Cuneo**. In azienda disponiamo di 9 mezzi, siamo 7 autisti e ci occupiamo di trasporto di materiale siderurgico, legname e macchinari. Nonostante la possibilità di lavorare durante il lockdown, siamo rimasti fermi per due settimane, in quanto i nostri clienti, non trattando prodotti alimentari, erano chiusi. Successivamente abbiamo lavorato il 70-80% in meno rispetto al normale, con due autisti in servizio e gli altri in **cassa integrazione**. Infine, quando le aziende hanno iniziato a riaprire, abbiamo reintegrato gli autisti uno alla volta, fino ad arrivare a riprendere il lavoro consueto. Si può dire che da metà giugno a fine luglio l'impegno lavorativo è tornato ai livelli pre-Covid. Riguardo agli aiuti predisposti dal Governo, oltre alla cassa integrazione, abbiamo usufruito del finanziamento a "tasso zero" e del contributo a fondo perduto. Tuttavia, se potessi chiedere

allo Stato un'ulteriore misura in merito al **pagamento dei contributi** posticipato a settembre, chiederei la possibilità di rateizzare la somma da versare.

Nel mio caso, avrei preferito pagare la quota dovuta a inizio anno, quando ancora non c'erano **problemi di liquidità**, perché con il posticipo di sei mesi e il pagamento in un'unica soluzione a settembre, si rischia di bloccare il settore.

Le aziende, chiaramente, scelgono di pagare prima le tasse e, successivamente, i fornitori, talvolta dilatando ulteriormente i pagamenti per mancanza di liquidità. In questo modo si crea un **circolo vizioso** che riduce le disponibilità di capitale di noi autotrasportatori, a nostra volta in difficoltà con i pagamenti dei costi da affrontare nell'immediato per tenere in piedi l'attività (assicurazioni, gasolio, pedaggi, etc.).

Inoltre, chiederei al Governo maggiore **chiarezza e trasparenza** nell'emanazione delle norme e disposizioni urgenti in caso di emergenza nazionale, in quanto durante il lockdown non si avevano mai notizie certe sulle nuove direttive fino alla sera tardi. La sospensione dei divieti di transito domenicali è stata una misura molto apprezzata, tuttavia per una migliore gestione e organizzazione dei viaggi sarebbe stata necessaria una pubblicazione più tempestiva delle note. Tralasciando il Covid, c'è un problema che si sta affacciando nel mondo dei trasporti: la mancanza di **nuovi autisti** professionisti.

La sempre maggiore presenza di

personale straniero alle dipendenze delle imprese italiane è dettata dalla mancanza di ragazzi che decidono di intraprendere questo tipo di carriera.

A mio avviso, il problema principale è il **costo della patente**, che sta diventando sempre più proibitivo. Una volta le nuove leve prendevano la patente gratuitamente durante il servizio militare obbligatorio. Al giorno d'oggi sono lasciati soli.

C'è stato qualche tentativo di incentivo da parte dello Stato negli anni passati e qualche iniziativa privata, ma da sole non bastano.

Per risolvere questo problema, che sarà sempre più presente negli anni a venire, è necessario un programma più strutturato, ad esempio con un **piano di agevolazioni** pluriennale rivolto sia ai futuri autisti, sia alle imprese. Se, ad esempio, lo Stato prevedesse la possibilità di scalare parte del costo di una nuova patente dai contributi che deve versare un'azienda, tramite l'assunzione di un giovane con clausole ad hoc che tutelino entrambe le parti, noi imprenditori potremmo farci carico del costo di formazione del nuovo autista nell'ottica di una collaborazione a lungo termine.

Purtroppo, la sola patente non basta per diventare un **autista professionista**, i nuovi camionisti devono anche imparare a manovrare il mezzo, evitare gli incidenti, fissare il carico, etc.

Non dimentichiamoci che il camion è uno strumento di lavoro che, se mal utilizzato, può diventare pericoloso non solo per chi lo guida, ma anche per tutte le persone che si trovano attorno.

Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente?

Avete proposte al riguardo?

Vorreste raccontare la vostra esperienza?

Contattate Assotrasporti:

Tel 348 8827231

Email info@assotrasporti.eu

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



Partecipa con noi al rinnovamento del settore:
costruisci insieme a noi una nuova sede territoriale Assotrasporti!

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



Riduci i costi con i nostri beni e servizi:
ti aiutiamo ad aumentare la competitività della tua azienda!



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



CORSI DI FORMAZIONE

Tieniti informato con TN Trasportnotizie:
tutto il mondo dell'autotrasporto a portata di mano e di click!



il giornale e il quotidiano online
degli autotrasportatori
e di chi viaggia

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.org



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

Eventi e appuntamenti digitali

Assotrasporti in prima linea per tutelare la categoria

Quattro appuntamenti digitali per Assotrasporti che hanno visto il Presidente, Secondo Sandiano, e il Segretario, Fabrizio Civallero, partecipare da remoto.

Il 15 luglio si è tenuto il Digital Debate con la Sottosegretaria al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, **Francesca Puglisi**, intitolato "Le politiche del lavoro per la ripresa del Sistema Paese". Ospitato sulla piattaforma digitale per i meeting di Google, presentato da Alessandra Sardonì, giornalista e conduttrice di La7, il dibattito ha visto la partecipazione di Riccardo Chini, Presidente di Confimi Impresa Meccanica.

All'incontro hanno preso parte 35 persone, tra le quali figurano rappresentanti delle associazioni di categoria di imprenditori e lavoratori.

Assotrasporti ed Eumove, rappresentate da Secondo Sandiano, hanno dato voce alle aziende di autotrasporto italiane, al momento scarsamente competitive sul **mercato italiano** ed europeo per via dei maggiori costi del lavoro, dei premi assicurativi, della tassa di circolazione, dell'effettivo pagamento dei pedaggi, del carburante, etc. che sono costrette a sostenere, rispetto alle imprese con sede all'estero comunque operanti sul mercato nazionale.

"Le aziende italiane e straniere di trasporto offrono lo stesso servizio al committente italiano, in quanto svolgono un tipo di **attività non stanziale**, non strettamente legato al Paese in cui si trova la sede dell'impresa. Pertanto, le nostre aziende soffrono maggiormente il problema della concorrenza sleale operata dagli autotrasportatori che vantano minori costi amministrativi ed operativi" dichiara Sandiano.

"La nostra richiesta, come Associazione per i nostri soci, ma utile a tutto il sistema italiano, è di una riduzione del costo del lavoro per l'autotrasporto. Non dimentichiamo che quando il trasporto viene affidato a un'impresa straniera o ad una italiana **costretta a delocalizzare**, è il sistema Italia che perde competitività

e imposte (ancorché ridotte, se fosse accettata la nostra richiesta)" conclude Sandiano.

Nell'appuntamento seguente, tenutosi il 23 luglio, Andrea Pancani, conduttore e giornalista di La7, ha moderato il dibattito intitolato "Le politiche del **Green Deal** per il rilancio del sistema produttivo" ha visto l'intervento della Sottosegretaria al Ministero dello Sviluppo Economico, Alessandra Todde, e la partecipazione di 25 invitati, tra i quali i rappresentanti delle associazioni di categoria di imprenditori e lavoratori.

Nell'incontro si è parlato di politica industriale, di sostenibilità e di rilancio del Paese.

Dopo l'introduzione di Andrea Pancani, che ha brevemente riassunto il quadro degli accordi raggiunti a Bruxelles per i **fondi di aiuto** europei e per i quali ora, Governo e opposizione dovranno lavorare alla stesura delle riforme per il Paese, il giornalista e conduttore di La7 ha illustrato la situazione internazionale complessiva: i rappresentanti dell'Europa si dicono soddisfatti per l'intesa raggiunta, nonostante ci sia ancora qualche frizione su alcune tematiche. L'Unione resta comunque d'accordo su quella che sarà la via maestra per lo sviluppo dei prossimi anni, ovvero la sostenibilità ambientale.

Nel suo intervento, la Sottosegretaria **Alessandra Todde** ha sottolineato l'importanza del confronto tra pubblico e privato in questo periodo di grandi riforme, confronto sicuramente apprezzato da tutti i partecipanti intervenuti e auspicato per il proseguo dei lavori.

Dagli stati generali delle scorse settimane, infatti, sono emerse tematiche e priorità comuni per l'attuazione del Green Deal, come l'accelerazione sulla decarbonizzazione e sullo sviluppo delle opere strategiche in ambito energetico, la transizione e l'efficientamento energetico.

A tal proposito, l'Onorevole Todde ha illustrato i pilastri fondanti del Green New Deal, ovvero far sì che la CO2 abbia un



L'incontro del 15 luglio.



Il digital debate del 23 luglio.



Il meeting del 27 luglio.



L'intervento di Fabiana Dadone, Ministro della Pubblica Amministrazione.

prezzo sostanziale, assicurare standard europei condivisi, promuovere forti interventi per la sostenibilità e gestire gli impatti sociali del cambiamento.

Gli interventi dei partecipanti hanno suggerito nuovi spunti di riflessione per il Mise, accolti con favore dalla Sottosegretaria.

L'Italia, infatti, si appresta ad entrare in un periodo di riforme importanti con l'aiuto dei fondi europei, ed è stato sottolineato come nel nostro Paese manchi ormai da anni una vera politica industriale che adesso dovrà volgere nel segno della sostenibilità e della trasformazione profonda della filiera produttiva.

Infine, gli ultimi appuntamenti si sono tenuti nella mattinata del 27 luglio 2020. Il primo, il webinar col Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato promosso dal **Dott. Mauro Coletta**, responsabile della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e coordinatore del progetto GAINN4MED.

L'evento, dedicato al Progetto

GAINN4MED, parte integrante del Global Project GAINN-IT che prevede l'implementazione dell'impiego dei **carburanti alternativi** per i trasporti terrestri, attraverso lo sviluppo della rete infrastrutturale italiana e la continuità della catena transnazionale di distribuzione dei carburanti alternativi nel periodo 2017-2030, è stato voluto per informare tutti i principali stakeholder nazionali sullo stato di attuazione del progetto e condividere i risultati delle azioni pilota avviate dall'inizio del progetto ad oggi.

Al webinar hanno partecipato, in qualità di relatori, anche Mauro Coletta, responsabile della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e coordinatore del progetto GAINN4MED, Marcello Dalla Bernardina, CEO Dalla Bernardina F.lli Srl, Raffaele Cantone, CEO Distributori ECOS Srl, Alberto Cozzi, Unità Progetti Speciali AdSPMAO e Giacomo Benedetti, GAINN4MED Project office Consorzio 906.

Mentre il digital debate promosso dalla FLP, la Federazione Lavoratori

Publici e Funzioni Pubbliche, intitolato "Riorganizzare il Pubblico per rilanciare il Privato".

Presentato da Pietro Salvatori, giornalista dell'Huffington Post, il dibattito digitale ha visto la partecipazione di **Fabiana Dandone**, Ministro per la Pubblica Amministrazione, Marco Carlomagno, Segretario di FLP, Mauro Coltorti, Senatore e Presidente della Commissione Lavori Pubblici, William De Vecchis, Senatore e Vicepresidente della Commissione Lavoro del Senato e Antonio Naddeo, Presidente ARAN, ed è stata l'occasione per creare un confronto tra gli stakeholder selezionati sulle misure messe in campo per ammodernare e sburocratizzare la macchina pubblica affinché supporti la ripresa del sistema produttivo nazionale, ossia organizzare il pubblico per rilanciare il privato.

Tra gli interventi, c'è stato anche quello del Direttore dell'Agenzie delle Entrate Dott. Ernesto Ruffini, il quale ha toccato l'argomento della semplificazione indicando la necessità che la Pubblica Amministrazione dia risposte sempre più rapide.



Imprenditori e Professionisti s.c.a.r.l.

SERVIZI PER IL TRASPORTO
E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

RC AUTO, NOVITÀ 2020

La polizza assicurativa dei tuoi veicoli sta per scadere?

Confronta le nostre offerte con la tua polizza e scopri quanto **puoi risparmiare!**

I&P offre alle aziende associate:

- polizze da primarie compagnie assicurative a **tariffe estremamente vantaggiose**
- avviso ai soci e gestione di tutte le scadenze periodiche
- **assistenza** nella gestione dei sinistri
- **consulenza**, personalizzazione di ogni progetto assicurativo



Inizia a risparmiare con noi!

Contattaci per informazioni e preventivi:

Telefono 0171 413146 | Fax 0171 426964 | servizi@imprenditorieprofessionisti.it

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

TN TRASPORTONOTIZIE, in collaborazione con DG CONSULTING s.c., si avvale e mette a disposizione una squadra di consulenti di assoluto livello.



Avv. PASQUALE DUI

LEGALE

Avvocato del Foro di Milano, con Studio che tratta, prevalentemente, diritto civile, diritto commerciale, contrattualistica aziendale, diritto societario, diritto del lavoro. Professore a contratto di diritto del lavoro e diritto sindacale nell'Università di Milano-Bicocca.

CCNL ASSOTRASPORTI –RITIRO DELLA PATENTE DI GUIDA: EFFETTI SUL RAPPORTO DI LAVORO PER L'AUTISTA

Secondo l'art. 43, legge 120/2010 Disposizioni in materia di sicurezza stradale, il datore di lavoro può licenziare per **giusta causa**, ai sensi dell'art. 2119 c.c., il lavoratore destinatario di un provvedimento di revoca della patente di guida.

Invero, la disciplina legislativa si limita a prevedere che la revoca della patente per i gravi motivi ivi indicati "costituisce giusta causa di licenziamento ai sensi dell'articolo 2119 del codice civile".

In via di principio, il licenziamento deve essere considerato di **natura disciplinare** e, come tale, assoggettato alla disciplina dell'art. 7, legge 300/1970 (statuto lavoratori), che prevede: (1) una specifica procedura a garanzia della posizione del lavoratore, attraverso

l'imposizione della previa contestazione del fatto in via formale e per iscritto, (2) la concessione di un termine per le proprie difese, (3) la valutazione delle giustificazioni e/o osservazioni rese dal lavoratore e (4) la successiva intimazione del licenziamento in forma scritta e motivata.

La serietà e gravità della sanzione estrema del **licenziamento** è giustificata dalla qualifica del lavoratore, autista o conducente, dalla revoca del documento di guida in caso di condanna penale per guida sotto l'effetto di alcol o di droghe.

IL CCNL Assotrasporti, nell'art. 43 Ritiro della patente di guida, stabilisce una diversa disciplina, per il caso meno grave del "ritiro" della patente,

disponendo che il lavoratore dipendente o il socio lavoratore, che per qualsiasi motivo diverso dalla **tossicodipendenza e alcolismo** (su cui vedere il mio intervento nel numero 3-2020 della presente Rivista) si veda ritirata la patente di guida e fosse perciò impossibilitato a svolgere la propria mansione, potrà essere destinato ad **altri incarichi** e, conseguentemente, percepirà la retribuzione equivalente al livello lavorativo nel quale verrà occupato o usufruirà di un periodo di aspettativa non retribuita, durante il quale non decorrerà la anzianità di servizio.

Si tratta, all'evidenza, di una posizione globale meno grave rispetto al caso di revoca della patente nelle ipotesi sopradette, nelle quali non viene previsto un provvedimento espulsivo, essendo oltremodo fatto salvo il trattamento economico della categoria

Assotrasporti in collaborazione con Primarie Compagnie Assicurative
offre Polizze RC Auto, RC Vettoriali, RC Professionali, Fideiussorie, Tutela Legale,
Tutela Patente e polizze del ramo vita con tariffe tra le più competitive sul mercato.

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu

oppure chiamaci al **199.302013**



e qualifica di assegnazione, con la possibilità, però, di essere adibito a mansioni di rango inferiore a quelle originarie, sulla base della regola logica/giuridica del c.d. "male minore".

L'impresa o la cooperativa, in caso di cessazione del termine della causa di **sospensione della patente**, dovrà ricollocare il socio o il lavoratore dipendente al "livello occupazionale ricoperto" entro trenta giorni.

Solo in caso di mancato assenso del socio lavoratore o del lavoratore dipendente all'offerta globale di cui sopra, ricollocazione o aspettativa, non sorretta da un "giustificato motivo oggettivo", viene prevista in via automatica "l'immediata risoluzione del rapporto di lavoro" che, in base al tenore letterale del comma 3, dell'art. 43 CCNL, sembra addirittura prescindere dall'erogazione di una **indennità** di preavviso, considerato che la clausola contrattuale dispone che "restano salvi i diritti già acquisiti dal lavoratore, quali il TFR, prima del ritiro della patente".

La cosa non deve stupire più di tanto, nella finalità generale di salvaguardia del posto di lavoro



garantita dal contratto collettivo, che, a fronte di un **rifiuto ingiustificato** (ed incomprensibile) del soggetto interessato, contrario alla logica dell'intero sistema di salvaguardia della norma, fa seguire una risoluzione immediata ed automatica, senza necessità alcuna di una comunicazione da parte dell'azienda o cooperativa, la quale si limiterà a confermare per iscritto

l'avvenuta risoluzione, precisando la data ed i presupposti contrattuali. Non siamo in presenza, né di un licenziamento, né di **dimissioni volontarie**, essendo la struttura della norma sufficientemente equilibrata in modo da enucleare una soluzione che determina un contemperamento delle aspettative e delle posizioni dei soggetti contrapposti.

SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



L'Agenzia Sandiano di Sanremo (IM) è a disposizione delle Associazioni e degli autotrasportatori, in collaborazione con le Agenzie convenzionate sul territorio, per la soluzione delle problematiche del trasporto:

iscrizioni e variazioni con o senza limiti presso l'Albo degli Autotrasportatori e l'Albo degli Smaltitori rifiuti; immatricolazioni e passaggi di proprietà dei veicoli in conto terzi e/o in conto proprio; acquisizione aziende di autotrasporto o con requisiti; revisioni e collaudi sia presso sedi Ministero dei Trasporti sia presso officine autorizzate; consulenza specializzata in materia di merci pericolose ADR, merci deperibili ATP, ecc; autorizzazioni internazionali (CEE ed extra-CEE di ogni tipo); apertura sedi all'estero; quesiti e ricorsi presso Ministero dei Trasporti e altri Enti.

Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM)

Tel: 0184 501560 - Email: agenzia@sandiano.com - Web: sandiano.com

L'Agenzia Sandiano offre consulenza presso le ditte e assistenza presso gli uffici pubblici in tutta Italia



Avv. DAVIDE CALVI

LEGALE

Svolge la professione di avvocato dall'anno 2002. Dal 2004 al 2005 è stato consulente per il Ministro delle Riforme Istituzionali. Dal 2008 al 2011 è stato consulente per il Ministro della Semplificazione Normativa direttamente alle dipendenze della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

CONFISCA DEGLI AUTOVEICOLI PER GUIDA IN STATO DI EBBREZZA: LA CORTE COSTITUZIONALE PROVVEDE A RIEQUILIBRARE LE SANZIONI

Il tema della confisca degli autoveicoli per guida in stato di ebbrezza è sempre stato un argomento molto dibattuto in quanto il valore di un veicolo supera di gran lunga le sanzioni mediamente irrogate per le violazioni al codice della strada.

Il Codice della Strada prevede la sanzione della confisca sia con le **norme penali** contenute negli artt. 186 e 186-bis, sia con le sanzioni amministrative accessorie introdotte dall'art. 224-ter.

Quest'ultima è la norma oggetto della pronuncia della Corte Costituzionale n.75 del 24 aprile 2020, con la quale si dichiara l'illegittimità costituzionale del citato articolo, "nella parte in cui prevede che il Prefetto verifica la sussistenza delle condizioni di legge per l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della **confisca del veicolo**, anziché disporre la restituzione all'avente diritto, in caso di estinzione del reato di guida sotto l'influenza dell'alcool per esito positivo della messa alla prova".

In caso di estinzione del reato di guida sotto l'influenza dell'alcool per esito positivo della messa alla prova, il provvedimento di confisca, pertanto, non potrà più essere valutato dal Prefetto ma l'autoveicolo dovrà essere restituito.

Appare, pertanto, chiaro che l'estinzione del reato comporta l'impossibilità di comminare ulteriori **sanzioni penali** che, pur se di carattere formalmente amministrativo, importano lo stesso effetto pratico di spoliazione della proprietà dell'autoveicolo utilizzato per commettere la violazione.

Per quanto concerne le conseguenze pratiche di questa decisione della Corte Costituzionale appare opportuno evidenziare come la confisca, nel nostro ordinamento, non si possa più

definire un istituto giuridico immodificabile. Negli anni è stato infatti possibile notare come per talune forme di confisca siano stati ammessi sviluppi giuridici successivi, che hanno consentito di annullare la confisca e riconoscere al proprietario di un bene il suo originario **diritto di proprietà**.



Proprio per via del fatto che nell'ordinamento giuridico italiano la confisca non è più definibile come "definitiva" e per i generali effetti riconosciuti alle sentenze della Corte Costituzionale, appare possibile per i soggetti che hanno subito una confisca per fattispecie analoghe a quella in esame richiedere la **restituzione del mezzo** confiscato o del suo controvalore all'atto della confisca.

Sul punto appare opportuno ricordare che la sentenza in argomento trae origine da un diniego amministrativo alla restituzione di un veicolo, in ordine al quale è stato fondamentale il ricorso all'Autorità Giudiziaria avverso il provvedimento di confisca.

L'auspicio è che in futuro possano esservi sentenze simili e che questa decisione possa essere l'inizio di un **riordino delle sanzioni** che il Codice della Strada prevede, non solo per i casi di guida in stato di ebbrezza.

Il riconoscimento della manifesta irragionevolezza consegue dall'attuale testo normativo, derivato da una intensa stratificazione di provvedimenti normativi, non sempre coordinati fra di loro. Il risultato è un insieme di norme in ordine alle quali apparirebbe opportuna una valutazione alla luce dei criteri di ragionevolezza e proporzionalità delle sanzioni.

Basti pensare all'opportunità, per la guida in **stato di ebbrezza**, di prevedere "sempre la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato": è evidente che per la medesima condotta è prevista una sanzione completamente diversa. L'esenzione della confisca del mezzo di terzi, solitamente, laddove riconosciuta dall'ordinamento è possibile se il proprietario prova la sua buona fede, ossia, che l'uso illecito della res gli sia stato ignoto e non sia collegabile ad un suo comportamento negligente.

Parimenti, il sequestro del mezzo, previsto quale **sanzione accessoria**, impone necessariamente riflessioni in ordine alla proporzionalità della sanzione, specie con riferimento al valore del mezzo ed al reddito del conducente, per evitare che una sanzione di carattere patrimoniale, ora prevista in modo fisso, risulti in concreto troppo afflittiva.

Anche per i reati previsti dal Codice della Strada, infatti, oltre alla valutazione della gravità del reato agli effetti della pena prevista dall'art. 133 del Codice Penale, non appare eludibile, per quanto attiene la confisca del veicolo, la valutazione agli effetti della pena pecuniaria delle condizioni economiche del reo, ordinariamente prevista dall'art. 133-bis del Codice Penale.



Avv. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

Torinese, classe 1974. Dopo la laurea e un Master, diventa Avvocato nel 2004. È componente della Commissione Trasporti dell'Ordine Avvocati di Roma e ha scelto di specializzarsi nell'Autotrasporto da oltre dodici anni. Esercita in Torino e Roma. Studio Legale Alpi - www.avvocatopittaluga.it

IL DPCM 14 LUGLIO 2020 E L'AUTOTRASPORTO

Il Dpcm in vigore dal 14 luglio 2020 ha prorogato fino al 31 luglio le misure di contenimento della pandemia da Coronavirus, contenute nel Dpcm dell'11 giugno 2020 e nelle ordinanze del ministero della Salute del 30 giugno e 9 luglio 2020, e ne specifica di nuove, in particolare per il **trasporto pubblico**.

Confermato l'uso obbligatorio della mascherina in tutti i luoghi chiusi accessibili al pubblico e all'aperto, quando non si può rispettare la distanza interpersonale di almeno un metro.

Le misure anti-Covid-19 nel Dpcm 14 luglio 2020 per l'organizzazione del trasporto pubblico sono state sostanzialmente improntate alla maggior **sicurezza** possibile.

Fra le misure più significative, possiamo citare:

- indossare una mascherina, anche di stoffa, per la protezione del naso e della bocca nei luoghi di accesso al sistema del trasporto pubblico e all'interno dei

mezzi;

- effettuare la sanificazione e l'igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro in tutte le parti frequentate da viaggiatori e/o lavoratori;

- adottare sistemi di informazione e di divulgazione, nei luoghi di transito dell'utenza, relativi al corretto uso dei dispositivi di protezione individuale;

- **evitare affollamenti** e ogni possibile occasione di contatto nella fase di salita e di discesa dal mezzo di trasporto, negli spostamenti all'interno delle principali stazioni e autostazioni, degli aeroporti, e dei porti;

L'allegato n. 2 del nuovo DPCM prevede poi alcune novità legate al trasporto di passeggeri effettuato con autobus, in particolare, è stata inserita una deroga al **distanziamento** interpersonale di un metro per i servizi:

- non di linea (NCC) a media e lunga percorrenza;
- autorizzati (linee commerciali) a media e lunga percorrenza;

- di trasporto pubblico locale extraurbano. La deroga può essere attuata se vengono rispettate le seguenti condizioni:

- rispetto delle regole già previste circa la verticalizzazione delle sedute, il **ricambio dell'aria** e delle altre misure previste nel DPCM;

- sia prevista la misurazione della temperatura dei passeggeri prima di salire a bordo;

- non sia consentito viaggiare in piedi;

- nei viaggi di lunga percorrenza la mascherina che indossano i passeggeri deve essere sostituita ogni 4 ore;

- quando acquistano i biglietti i passeggeri devono rilasciare specifica autocertificazione in cui attestano di non essere affetti da Covid-19 o di non essere stati sottoposti a **quarantena** obbligatoria di almeno 14 giorni, di non accusare sintomi riconducibili al Covid-19, nonché l'impegno a rinunciare al viaggio e a informare l'Autorità sanitaria competente nell'ipotesi in cui qualsiasi dei predetti sintomi emergesse prima del viaggio o si verificasse entro otto giorni dall'arrivo a destinazione del servizio utilizzato.



Stiamo lavorando per **partecipare a Transpotec Logitec 2021** per portare nuove proposte, convegni, momenti di formazione e personalità di spicco del mondo dei trasporti.

Vi invitiamo a scriverci a info@trasportonotizie.com per inviarci i vostri suggerimenti e condividere con noi questa esperienza.



Focus: qui Campania



Benevento: prosegue il cantiere per la variante Era stato avviato in pieno lockdown

Lo scorso 21 aprile 2020, in pieno lockdown, Anas ha avviato il cantiere per la realizzazione della variante di San Marco dei Cavoti alle statali 212 “della Val Fortore” e 369 “Appulo-Fortorina”, in provincia di Benevento, adeguando lo svolgimento dei lavori nel rispetto della normativa per il **contenimento del contagio**.

In seguito, il 14 luglio 2020, il cantiere è stato oggetto del sopralluogo della Regione, tenutosi alla presenza del Presidente della Campania, Vincenzo De Luca, dell'Amministratore Delegato di Anas, Massimo Simonini, del Consigliere e Presidente della Commissione Trasporti della Regione, Luca Cascone e del Responsabile Territoriale Campania di Anas, Nicola Montesano.

Durante la visita sono stati ricordati i numeri dell'**investimento**: la nuova variante costa circa 67 milioni di euro e fa parte del contratto di programma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Anas per gli anni 2016-2020.

Il progetto prevede la realizzazione di una strada a doppia senso di marcia,

con una carreggiata unica e due corsie di scorrimento, affiancate da banchine laterali. Il tratto è lungo 2,6 km e comprende la realizzazione di **due viadotti**, sul torrente Tammarecchia lungo 210m e un secondo viadotto lungo 110m, e una galleria naturale di circa 500m. A corredo dell'opera la realizzazione di pali e muri di sostegno e interventi di natura idraulica.

Questa prima fase di realizzazione della variante fa parte di un progetto più ampio e costituisce la naturale prosecuzione della strada statale 221 VAR/dir attualmente lunga 21 km, che rappresenta una via di **scorrimento veloce** tra la Regione Campania e la Puglia.

Il sopralluogo, organizzato in mancanza della consueta cerimonia di via ai lavori, rimandata a causa dell'emergenza sanitaria, è stata l'occasione per constatare l'avanzamento dei lavori.

Dopo tre mesi dall'avvio risultano completate le **procedure espropriative** di tutte le aree interessate dall'infrastruttura, le operazioni di bonifica bellica e si sta procedendo con lo

spostamento delle principali reti di servizi interferenti con il percorso della variante. Il tempo previsto per il termine dei lavori è di **circa 2 anni**.

“Un cantiere che, soprattutto in un periodo di emergenza come quello attuale, rappresenta un importante segnale di ripresa ed un rilevante investimento per l'economia del Mezzogiorno”, ha dichiarato il Responsabile Anas Campania, Nicola Montesano.

“È una giornata importante anche per noi. Siamo qui per sottolineare l'impegno politico della Regione a vantaggio delle aree interne” dichiara Vincenzo De Luca, Presidente della Regione Campania.

“Stiamo lavorando per uno sviluppo multipolare. L'area interna ha risorse straordinarie di agricoltura e turismo potenziale. Abbiamo bisogno di due cose fondamentali: le reti infrastrutturali e la banda larga.

Oggi l'investimento della fascia costiera è diventato diseconomico. Tanti investitori preferiscono le aree interne, dove ci sono condizioni ambientali favorevoli. Quest'opera è inserita in un'idea di sviluppo. Fa parte dei due assi di collegamento tra Tirreno e Adriatico, per aprire i traffici con il Medio Oriente.

Il Governo sta lavorando ad una semplificazione burocratica. Le opere pubbliche sono un calvario e un atto di eroismo. Il lavoro sarà

lungo. Abbiamo bisogno di una semplificazione radicale. Abbiamo dato una prova straordinaria di efficienza e trasparenza con le Università, quando abbiamo fatto in 10 mesi 70 opere sportive. In alcuni casi negli uffici tecnici dei comuni non c'è neanche un ingegnere per fare opere di manutenzione. Per questo abbiamo indetto un concorso per 10mila giovani da inserire nella Pubblica Amministrazione. C'è un problema sulle progettazioni e sui tempi di gara. Ma c'è anche il problema sui ricorsi al Tar da parte di chi non ha vinto la gara. Questa cosa è intollerabile. Bisogna adottare metodi europei. Durante il ricorso l'opera pubblica va avanti.

Devo fare i miei complimenti all'Anas per la trasformazioni urbane e le opere pubbliche nel nostro Paese. È un patrimonio dell'Italia, come le Ferrovie dello Stato. Simbolicamente è un'Italia che riparte, una Campania che riparte.

Sono convinto che noi in Campania possiamo realizzare un miracolo economico. Abbiamo creato tutte le precondizioni per un programma di investimento enorme. Sulla viabilità abbiamo investito quasi mezzo miliardo di euro per dare una mano ai comuni e alle province. È complicato fare miracoli senza soldi” conclude il Presidente De Luca.

Ci sono **problemi sul vostro territorio** che istituzioni e associazioni ignorano?

Volete segnalarci **notizie o eventi**?

Collaborate con noi! Scriveteci o chiamatoci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Focus: qui Sardegna



Motorizzazioni Civili A settembre si riparte

C'è una data che segnerà la ripartenza concreta del settore **pratiche auto** e la risoluzione dei problemi delle autoscuole e dei centri di revisione che in Sardegna ha generato gravissimi ritardi nell'esecuzione degli esami per il conseguimento della patente, delle revisioni dei veicoli e dei collaudi.

Entro la fine di settembre il Governo dovrà rispondere all'impegno assunto con l'approvazione della risoluzione confluita in un documento unitario della Commissione Trasporti, approvato il 29 luglio scorso.

La carenza di personale negli uffici della Motorizzazione civile della Sardegna ha causato **enormi ritardi** nello svolgimento delle pratiche di competenza del comparto autoscuole.

Una boccata di ossigeno era arrivata alla fine del 2019 quando l'impegno del deputato Marino si era concretizzato in una iniezione di personale negli uffici della MTC di Sassari.

Le limitazioni derivanti dal **Covid**, con i divieti di assembramento, hanno richiesto un nuovo intervento: la risoluzione di Marino è confluita in un testo organico, approvato all'unanimità, che prevede importanti novità e che soprattutto impegna il Governo a mettere in campo specifiche iniziative per consentire una diffusa ripresa degli esami, delle revisioni, bandire nuovi concorsi per assumere esaminatori e tecnici del settore e garantire, a chi è stato assunto, di sostenere celermente gli **esami di abilitazione**.

Tra gli impegni assunti anche una proposta sulle revisioni nell'ottica di semplificare le procedure e intervenire sulle scadenze e favorire una progressiva ripresa dell'attività ordinaria di tutti gli operatori del settore nel massimo rispetto dei protocolli di sicurezza.

Per favorire la ripresa degli esami nel rispetto dei divieti di assembramenti



potranno essere utilizzati altri locali in aggiunta a quelli delle autoscuole. Pietro Carzedda, sub commissario della Provincia di Sassari per la Gallura ha manifestato immediata disponibilità per ospitare lo svolgimento degli esami per il **conseguimento della patente** nella sede di Olbia. Inoltre, la risoluzione porta al recepimento della direttiva europea 126/2006 che semplifica le modalità d'esame riguardanti l'estensione delle patenti per i ciclomotori, con la sola formazione pratica senza esame. Il testo unitario presentato dai deputati

prevede una novità assoluta: la proposta di istituire il registro degli **esaminatori** costituito dal personale già dipendente della Stato in quiescenza, abilitato alla funzione di esaminatore per il conseguimento della patente di guida.

"Entro fine settembre" commenta Marino "il Governo dovrà riferire in commissione Trasporti lo stato di attuazione di queste misure. Per la Sardegna tutto questo si traduce in un impegno concreto per il settore della motorizzazione e pratiche auto ed i suoi lavoratori per una rapida ripartenza".

Volete segnalarci **notizie o eventi locali** che coinvolgono l'autotrasporto?

Ci sono **problemi sul vostro territorio** che istituzioni e associazioni ignorano?

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamateci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Focus: qui Lombardia

La Regione Logistica Milanese

Tra i big d'Europa si aggiudica il quarto posto

La Regione Logistica Milanese si conferma polo logistico italiano, generando un fatturato complessivo pari al 27% del **fatturato nazionale** del settore, con circa 18.000 aziende che occupano 170 mila addetti.

Ha dichiarato Carlo Sangalli, presidente della Camera di commercio di Milano, Monza Brianza e Lodi: "La logistica ha avuto un ruolo fondamentale durante l'**emergenza sanitaria** permettendo di mantenere attive quelle filiere indispensabili alla sopravvivenza economica del Paese. La grande Milano ricopre il ruolo di hub italiano da cui, ogni anno, transitano merci per un valore di 140 miliardi di euro, il 16% del totale nazionale, e 35 milioni di persone. Sono numeri importanti, che la crisi Covid ha drammaticamente ridimensionato".

Numeri importanti che confermano l'eccellenza della RLM in Italia ma che non sono sufficienti a colmare il gap che sconta il nostro Paese nella **competizione globale**.

Questo ci dice lo studio realizzato dall'Università LIUC di Castellanza per conto della CCIAA e con il supporto di Alsea, Associazione Lombarda Spedizionieri e Auto-trasportatori.

Spiega il Prof. Dallari: "Abbiamo messo a confronto, con dati statistici e sondaggi tra addetti ai lavori, 4 cluster logistici con la Regione Logistica Milanese e precisamente: Western Netherlands, Ile de France, Baviera e Catalogna. Lo abbiamo fatto prendendo a riferimento tre macro voci: i costi del fare logistica; l'efficienza e la competitività del sistema; l'accessibilità e la connettività.

Il Western Netherlands si conferma, come da previsioni, primo cluster logistico europeo, con la Regione Logistica Milanese che si colloca al quarto ed ultimo posto, a pari merito con la Catalogna. In particolare, si evidenzia un **gap importante** della RLM con gli altri Paesi per quanto riguarda due indicatori: l'efficienza e la competitività del sistema e la accessibilità e connettività. La RLM dispone della medesima rete ferroviaria del West Netherlands (875 km) e la metà di quella dell'Ile de France (1.609 km), risultando deficitaria se rapportata al numero di abitanti ed alla superficie del territorio.

Efficienza e **competitività** del settore: nel 2018 in Italia il 3,3% delle bollette doganali in import subisce visita merce, valore che sale al

5,7% per le importazioni via mare. Secondo il LPI, il Logistics Performance Index, si registrano in Europa tassi medi di controllo fisico in import pari al 2,86% con Nazioni come Paesi Bassi e Germania che scendono al 2%.

"Occorre tuttavia osservare" si legge nelle conclusioni dello studio, "che le dogane olandesi nel 2018 hanno gestito oltre 22 milioni di **bollette doganali** in import, pari a 3,5 volte quelle italiane. È naturale quindi immaginare il differente livello di produttività tra una Dogana a servizio delle importazioni nazionali dispersa in oltre 90 sedi regionali ed inter-provinciali quale quella italiana ed una Dogana, quale quella olandese, concentrata in poche sedi in un piccolo territorio.



SCOTTO

TENDE & TELONI



TELONI PER CAMION



TENDE DA SOLE



Via Circonvallazione 38
CASTELLETTO STURA (CN)

Tel./Fax 0171.791391

www.teloniscotto.it - info@scottoteloni.it



SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

**TESSERE
CARBURANTE**



LUBRIFICANTI

**LOCALIZZATORI
SATELLITARI**



Imprenditori e Professionisti s.c.a r.l.

Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it

Web: www.imprenditorieprofessionisti.it



TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com



il giornale e il quotidiano online

dei trasportatori e di chi viaggia

tutta l'attualità sul mondo dei trasporti a portata di mano e di click



www.trasportonotizie.com

info@trasportonotizie.com



TNtrasportonotizie



NotizieTN



TNtrasportonotizie