

Caos autostrade: i cantieri si moltiplicano e gli utenti rimangono fermi in coda

In primo piano



Autostrada A10: scongiurata la chiusura di agosto

pagina 4



Il progetto strade sicure per l'autotrasporto

pagina 10



Come affrontare le sfide del PNRR: le novità normative

pagina 12



La roadmap per il rilancio del trasporto merci: proposte di Anfia, Federauto e Unrae

pagina 16



Tamponamenti mortali: con la frenata assistita si possono evitare

pagina 28



Notizie dal territorio, focus su: Piemonte, Lombardia e Toscana

pagina 36



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



TN 4/2021 • Anno XXIII

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, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Giuseppe Auddino, Giordano Biserni, Pasquale Dui, Fiammetta Modena, Emanuele Scagliusi e Adriana Pozzo.

Amministrazione

Stefania Ricca

Redazione e pubblicità

Cuneo • Tel.: 0171 412816
Fax: 0171 426954
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** 32. **CONSULENTI**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°** 32. **Legale**
- 10. **NORME E ISTITUZIONI** 34. **Amministrazione**
- 16. **L'INTERVISTA** 36. **DAL TERRITORIO**
- 20. **EVENTI** 36. **Qui Piemonte**
- 22. **SICUREZZA E REVISIONI** 37. **Qui Lombardia**
- 26. **LA TUA VOCE** 38. **Qui Toscana**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



RIPARTIRE, CHE FATICA

Luglio e agosto, due mesi tipicamente "caldi" dal punto di vista del traffico stradale, soprattutto nei fine settimana, si stanno rivelando essere un vero incubo per turisti, autotrasportatori, imprenditori, professionisti e cittadini della Liguria che devono fare i conti con un sistema stradale arrivato al collasso. Lungi da essere in procinto di conclusione, i numerosi interventi previsti per la messa in sicurezza delle strade e autostrade regionali causano disagi e criticità, soprattutto a chi lavora viaggiando. A pagina 29 trovate il resoconto a firma Asso-transporti dell'incontro telematico organizzato da Regione Liguria per discutere e informare sulle questioni strettamente legate alla viabilità locale.

Rimanendo in tema di spostamenti, il dilagare della variante Delta del Covid-19 sta portando i Paesi europei a imporre nuove misure e restrizioni che vanno a colpire anche il personale viaggiante delle imprese di autotrasporto. In Italia il Governo ha prorogato lo stato d'emergenza fino al 31 dicembre 2021 (pagina 5), mentre per soggiorni prolungati in Slovenia, Romania e Germania, è necessario di munirsi delle certificazioni sanitarie per evitare la quarantena (pagina 13). L'emergenza Covid però, ha spinto l'Europa a varare il più grande piano di investimenti dal secondo dopo guerra che, se ben utilizzato, può favorire la ripresa economica di tutta l'Unione, autotrasporto compreso.

Autostrada A10: scongiurata la chiusura di agosto

Lavori allo svincolo con la A7 e Genova Prà

Continuano i disagi per trasportatori e utenti delle autostrade liguri, e mentre si iniziano a rimuovere i cantieri per consentire un traffico estivo più agevole, la A10 si appresta a chiudere per quasi tutto il **mese di agosto**.

Era infatti previsto che, dalla sera di venerdì 6 agosto fino alla mattina del 23 agosto 2021 il bivio della A10, in direzione Savona, per la A7 a Genova Prà fosse chiuso completamente al traffico, 24 ore su 24, per consentire di svolgere i lavori di messa in sicurezza della galleria Provenzale.

Se così fosse stato, il traffico che non poteva passare per la A26 si sarebbe riversato sull'Aurelia, con il rischio di creare un maxi-ingorgo e un nuovo **effetto Morandi** sul traffico cittadino. La decisione, presa in accordo tra ASPI e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stata resa necessaria per interventi immediati che non possono essere rinviati in autunno.

Preoccupati per i disagi derivanti dalla chiusura, non solo i trasportatori e i



professionisti dei trasporti, ma anche le istituzioni locali che potrebbero veder penalizzate le località balneari liguri a causa delle **difficoltà di transito**. Dopo l'ipotesi di apertura di almeno una corsia, in alcune fasce orarie dei fine settimana, il Comune di Genova e la Regione Liguria sono riuscite ad ottenere il mantenimento della carreggiata aperta in direzione Genova, con il doppio senso di marcia. In questo modo si evita di deviare il traffico

in direzione Savona sulla viabilità ordinaria.

Nonostante questo, si prevedono criticità anche per i terminal del Porto di Genova. Dopo un anno difficile, i **traffici portuali** sono tornati a crescere, raggiungendo i livelli del 2019 pre-pandemici, ma la chiusura preannunciata, nonché l'interruzione del servizio ferroviario programmato per il 9-29 agosto, rischiano di paralizzare lo scalo.

Incidenti stradali nel 2020

Il Covid-19 riduce le vittime della strada

Complici i lunghi mesi di lockdown, l'Istat ha registrato un decremento degli incidenti stradali, e delle **vittime della strada**, mai rilevato prima. Il blocco quasi totale della circolazione, ad eccezione dei mezzi pesanti, ha contribuito a un calo del 24,5% dei morti e un -34% dei feriti, rispetto all'anno precedente. Gli incidenti stradali sono stati 118.298, ovvero -31,3% rispetto all'anno precedente. Anche i feriti gravi risultano in forte diminuzione. Tuttavia, il rapporto tra feriti gravi e decessi si attesta al 5,9% di poco superiore ai valori medi degli ultimi 5 anni.

Scendendo nel dettaglio delle vittime, suddivise per categorie di mezzi condotti, si registra una diminuzione in tutti gli ambiti: per gli occupanti i veicoli pesanti ci sono state 117 morti, -14,6%; i motociclisti deceduti sono 586, -16,0%; mentre i pedoni che hanno perso la vita sono stati 409, -23,4%. Visto l'incremento della micromobilità, incentivata anche dalla necessità di contrastare la **diffusione del virus**, nel 2020 c'è stata anche la prima vittima su monopattino elettrico. In generale, il calo degli incidenti interessa tutte le tipologie stradali, ma la flessione più consistente si

misura sulle autostrade, con un -39,9%. Seguono le strade urbane con il -31,7% e quelle extraurbane, -27,5%. Di conseguenza, calano i dati relativi alle vittime su autostrade -37,1%, -25,7% sulle strade extraurbane e -20,3% sulle strade urbane. I dati sono in linea con quelli dei Paesi europei.

Per quanto riguarda le **cause più frequenti**, non ci sono variazioni rispetto agli anni precedenti: la prima causa di collisione è sempre la distrazione alla guida, seguita dal mancato rispetto della precedenza e dalla conduzione dei mezzi a una velocità troppo elevata.

Il Governo proroga lo stato d'emergenza Nuove scadenze per patenti e certificati

Con il decreto legge 105 del 23 luglio 2021 l'Esecutivo ha prorogato di ulteriori 6 mesi, ovvero fino al 31 dicembre 2021, lo **stato d'emergenza** nazionale per la pandemia. Vediamo cosa cambia per l'autotrasporto.

La proroga dello stato d'emergenza posticipa i termini di scadenza di patenti, CQC e certificazioni alla guida. Considerata la validità ulteriore di 90 giorni rispetto al giorno di cessazione dello stato d'emergenza, in ambito nazionale le patenti con data di scadenza originaria tra il 1° luglio 2021 e la fine dell'anno, rimangono valide fino al 31 marzo 2022.

In ambito europeo (Paesi UE e SEE) per le **patenti in scadenza** tra il 1° settembre 2020 e il 30 giugno 2021 rimane valida la proroga di 10 mesi dalla scadenza originaria.

Ricordiamo che il personale viaggiante in ambito internazionale deve compilare il PLF, il formulario digitale di localizzazione o, in alternativa, l'autocertificazione cartacea, necessaria quando si rientra in Italia da un viaggio estero e per l'accesso ad alcuni Stati stranieri.

Il documento è utilizzato dalle **Autorità Sanitarie** per tracciare i passeggeri esposti all'infezione da Covid-19 e contenere così il contagio. Per maggiori



informazioni e per la compilazione digitale è necessario collegarsi al sito dedicato.

Per **corsi di formazione**, così come già precedentemente previsto, rimane la possibilità di seguirli anche a distanza.

La Certificazione Verde, o Green Pass, disponibile in formato cartaceo e digitale, viene emessa dal Ministero della Salute e contiene un QR Code per la verifica dell'autenticità e validità. Dal 1° luglio 2021, la **certificazione verde** Covid-19 rilasciata dall'Italia è valida come EU Digital COVID Certificate.

Viene rilasciata a seguito di test molecolare/antigenico con esito

negativo, alle persone che sono guarite dal Covid-19 e a tutti i vaccinati. L'emissione della certificazione viene notificata al diretto interessato tramite SMS o e-mail. Per scaricare la certificazione, digitale o cartacea, bisogna seguire le indicazioni ricevute dal Ministero.

Al momento, la certificazione verde è disponibile sull'**app Immuni** e sull'**app IO**. Inoltre, è possibile scaricarla sul sito [dgc.gov.it](https://www.dgc.gov.it) tramite accesso con tessera sanitaria o identità digitale (Spid/Cie). Presto sarà disponibile anche nel fascicolo sanitario elettronico regionale.

World's Best Award
INTERNATIONAL SYSTEM

Orsobianco
DOLCIARIA

Croissant
Surgelati Già Cotti

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

Naturale

BRC FOOD IFS

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

f

Collaborazione tra Italia e Albania

Accordo per il riconoscimento delle patenti

Grazie all'ultimo accordo di collaborazione firmato tra Italia e Albania, gli autisti di entrambi i Paesi potranno chiedere la conversione della **patente** senza doversi sottoporre a ulteriori esaminazioni. L'accordo stabilisce la corrispondenza di ciascuna patente emessa dall'Italia con la controparte albanese e viceversa.

Naturalmente, sono incluse anche le patenti professionali per il trasporto **merci** e passeggeri. In vigore dal 12 luglio 2021, l'accordo firmato ha una durata di 5 anni.

Nel caso un cittadino albanese prenda residenza in Italia e, successivamente,

rientri in patria per conseguire la patente, questa non potrà essere riconosciuta. Pertanto, gli albanesi residenti in Italia e non ancora in possesso di un permesso alla guida, devono conseguire il titolo nel nostro Paese, secondo la **normativa** italiana. Inoltre, non è possibile convertire patenti scadute e permessi di guida il cui titolare abbia preso la residenza nel nostro Paese da più di quattro anni.

Chi risiede stabilmente in Italia da meno di un anno può comunque continuare a condurre **veicoli** sul territorio nazionale con la patente di guida albanese.



Trasporto merci fluviale

La rivoluzione green sposta i carichi sull'acqua

Nel 2020 è stato registrato un picco per i trasporti fluviali di merci sul Po: dal porto di Cremona sono transitate 6.294 tonnellate di merci, quasi il doppio dell'anno precedente, mentre sul Po si è superata la soglia di 50 mila tonnellate, tra **porti interni** e marittimi.

Il porto di Cremona rappresenta lo scalo più a ovest della Pianura Padana, distante 280 km dal mare Adriatico. Nell'area è presente una delle più alte densità di popolazione, industrie e imprese del settentrione. Collegato alla rete ferroviaria grazie alla vicina stazione, il porto rappresenta un terminal strategico per le merci dirette e proveniente da: Piacenza (40 km), Brescia (55 km), Parma (75 km), Milano (83 km), Pavia (90 km) e Bergamo (100 km).

Il **trasporto merci** su fiume, principalmente inerti, prodotti chimici, semilavorati metallurgici e colli eccezionali, permette di non sovraccaricare la viabilità terrestre locale. Tuttavia,

per sfruttare al meglio la via d'acqua, gli scali fluviali del Po necessitano di interventi per sviluppare gli **attracchi industriali**. Attualmente, il Porto di Mantova è quello che raggiunge i risultati più virtuosi, favoriti anche dalle condizioni storiche e dalla posizione logistica favorevole.

Negli ultimi anni sono stati effettuati

grandi investimenti per potenziare le infrastrutture, ammodernando le conche di navigazione e favorendo la formazione di personale specializzato. Per far sì che gli sforzi non vadano sprecati, è necessario continuare su questa strada, destinando anche parte dei fondi del PNRR al **rilancio dell'idrovia**.



Cargo aereo in ripresa

I volumi seguono il trend pre-pandemia

A maggio 2021 il World ACD, il principale fornitore di dati relativi al cargo aereo, registrava un **aumento dei volumi** su base annua del 53%, risultato fortemente influenzato dal lockdown mondiale dello stesso periodo del 2020. Non sorprende quindi che i dati di maggio 2021 registrino un aumento più contenuto, ma comunque positivo con un +33%. Il volume complessivo per i primi cinque mesi del 2021 è quindi del 20% superiore all'anno precedente. Rispetto ai traffici del 2019, l'anno in corso risulta essere solo dell'1% più basso.

Tuttavia, i dati su **scala regionale** restituiscono risultati alquanto differenti. Africa, Europa, Medio Oriente e Asia meridionale sono attualmente al di sotto dei livelli del 2019, con un minimo di -7% per l'Africa, -8% per l'Europa e un picco di -20% per il Medio Oriente e Asia Meridionale. A trainare il trend positivo sono quindi le regioni dell'Asia pacifica +8%, America centro-meridionale +5% e America del nord +3%.

I dati sui ricavi, invece, sono positivi in tutte le regioni, con differenze evidenti



tra i diversi bacini di traffico. Si va da un picco del +108% dell'Asia pacifica, a un minimo di +24% del nord America. Il dato medio è di un aumento del 77% dei ricavi, sempre rispetto al 2019. L'**Europa** conferma questo dato registrando un +70%.

Osservando gli andamenti dei primi 20 **spedizionieri aerei** mondiali, le tendenze confermano le prestazioni pre-pandemia. Gli spedizionieri continuano ad aumentare la loro quota di mercato nel cargo aereo, passando dal +24,2% del 2019 al +25,3% nel 2021.

Anche in questo caso, non mancano differenze sostanziali tra le varie regioni.

I dati più recenti, riferiti a **giugno 2021** e non ancora definitivi, registrano un tasso medio mondiale in calo, tendenza riscontrata già negli ultimi dieci anni di analisi, con una media di -0,4%. Pertanto, il dato non segnala l'inizio di una contrazione dei volumi trasportati, ma segue l'andamento stagionale del mercato influenzato dall'arrivo della stagione estiva nell'emisfero boreale.

Deduzioni forfettarie 2021

Confermati i valori dell'anno precedente

Sulla base delle risorse messe a disposizione a giugno 2021, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha reso noti gli importi delle **misure agevolative** riguardanti le deduzioni forfettarie per le spese non documentate, riconosciute a favore degli autotrasportatori e riguardanti il periodo d'imposta 2020. Grazie all'incremento dei fondi già disposto lo scorso anno, le agevolazioni previste per gli autotrasportatori nel 2021 restano **invariate** rispetto a quelle stabilite per l'anno precedente. Nello specifico:

- per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore **oltre il Comune** in cui ha sede l'impresa (autotrasporto merci per conto terzi) la deduzione forfettaria per spese non documentate è di 48 euro, che spetta una sola volta per ogni giorno di trasporto, indipendentemente dal numero di viaggi effettuati;
- per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore **all'interno del Comune** in cui ha sede la ditta spetta una deduzione pari al 35% di quello riconosciuto per gli stessi

trasporti oltre il territorio comunale, ossia di 16,80 euro.

Al riguardo, e con specifico riferimento alle modalità di **compilazione** della dichiarazione dei redditi, si precisa che la deduzione forfettaria per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore deve essere riportata nei quadri RF e RG dei modelli redditi 2021 PF e SP, utilizzando nel rigo RF55 i codici 43 e 44 (deduzione per i trasporti all'interno del Comune), mentre nel rigo RG22 i codici 16 e 17 (deduzione per i trasporti esterni il Comune).

Costi d'esercizio giugno 2021

Nuovo aumento del gasolio

Nel corso di luglio 2021, l'ex MIT, oggi Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha pubblicato le tabelle con i valori di riferimento dei costi dell'autotrasporto. 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 maggio 2021, pari a **1.473,40 euro** per 1.000 litri, in aumento rispetto al mese precedente.

Il Ministero definisce i valori di riferimento dei costi di esercizio, scorporando 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 tonnellate, il valore del costo al litro del gasolio è di **1,207 euro**; per i veicoli oltre le 7,5 tonnellate, il valore è 0,993 euro.

Sul [sito](#) del Ministero della Transizione ecologica è stata pubblicata una pagina dedicata alla diffusione dei **prezzi medi** settimanali dei carburanti e combustibili. La media settimanale dei prezzi nazionali della benzina, del gasolio, del GPL, del gasolio riscaldamento e degli olii combustibili viene pubblicata ogni martedì dopo le 12. I dati fanno

riferimento alla settimana (da lunedì alla domenica) precedente il giorno della rilevazione.

A fondo pagina sono presenti anche i dettagli della composizione dei prezzi del carburante, ovvero il costo industriale e l'**accise**. Diversi grafici mostrano l'andamento progressivo su variazione settimanale.

Questa attività di monitoraggio ed informazione al consumatore rappresenta un importante passo avanti per la **trasparenza** verso i consumatori, come contributo necessario alla politica di tutela.

Mese	Prezzo industriale	Iva	Accisa	Prezzo al consumo
Gennaio	479,57	241,33	617,40	1.338,30
Febbraio	516,40	249,44	617,40	1.383,24
Marzo	559,47	258,91	617,40	1.435,78
Aprile	560,25	259,08	617,40	1.436,73
Maggio	570,58	261,36	617,40	1.449,34
Giugno	590,30	265,70	617,40	1.473,40

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.449,34) 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 = = $1.473,40 / 1000 = 1,4734$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $1,4734 / 1,22 = 1,2077049 = 1,207$

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 = = $(1,4734/1,22) - 0,21418609 = 0,993518 = 0,993$



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



Fiammetta Modena

Senatrice Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC

Il progetto strade sicure per l'autotrasporto

Investimenti sulle infrastrutture

Il 1° luglio è stata pubblicata la legge di conversione del DL n.59/21, la legge n.101 del 2021 recante le misure urgenti del Fondo completare al PNRR, che stanziava 9 miliardi e 760 milioni di euro, dal 2021 al 2026, al Ministero delle Infrastrutture. Gli interventi sono precisi, visto che il cosiddetto Fondone, va a coprire i progetti che non hanno trovato allocazione per i requisiti nel PNRR.

In particolare, con riferimento alle problematiche sollevate dalla categoria dell'**autotrasporto merci** stradale e intermodale e della logistica, rileva il progetto strade sicure.

Appartiene alla terza misura (infrastrutture per una mobilità sostenibile) ed è un investimento di 1 miliardo per realizzare un sistema di monitoraggio a distanza e dinamico di ponti, viadotti, cavalcavia, gallerie delle autostrade A24 e A25. Sono 36 interventi strutturali oltre all'adeguamento del Gran Sasso.

Il Senato, in sede di conversione, ha previsto anche la messa in **sicurezza**. 450 milioni sono destinati alla implementazione del sistema di monitoraggio gestito da Anas, esteso sempre in sede di conversione, alla rete viaria principale. A ciò si aggiunge un miliardo e 12 milioni per la sicurezza delle strade interne. I progetti hanno ad oggetto anche il rinnovo delle **flotte bus**, treni anche da punto di vista energetico, per un



investimento di 800 milioni, ai quali vanno aggiunti 3 miliardi circa per i veicoli destinati al trasporto urbano ed extra urbano.

Sono interventi che vanno letti nella complessità degli strumenti messi in campo e che vanno sotto la voce infrastrutture. È riconosciuto da decenni il gap che ha il nostro Paese per una **rete autostradale** o stradale non adeguata. In questo periodo storico non ragioniamo di risorse riscate o cambiate e dell'impossibilità di dare un risposta. Al contrario, i fondi ci sono e vanno spesi bene e in fretta.

Il ruolo degli operatori diventa quindi sostanziale, basti ricordare le richieste inviate al Governo e al Parlamento da Assotrasporti sulla necessità di

un **controllo capillare** del patrimonio infrastrutturale italiano. Il dialogo e il confronto con le parti sociali sono rilevanti, in una fase così inedita per l'Italia. È comprensibile che ancora non tutti abbiano preso le misure con il potenziale del Recovery e degli strumenti complementari.

Il piano per la **ripresa e resilienza** è qualcosa che è rimasto nella testa degli addetti ai lavori: del Governo, del parlamento, di alcuni uffici e ministeri. Il Governo se ne rende conto è per questo vari ministri hanno giustamente detto che il Paese deve appropriarsi del piano, deve sentirlo proprio e vedere, nel senso letterale del termine, risorse, progetti, realizzazioni e benefici. Questo è il lavoro comune che ci aspetta.

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



Giuseppe Auddino
Senatore Movimento 5 Stelle

Porto di Gioia Tauro: in arrivo treni da 750 metri

Ferrovia in corso di adeguamento

Altre buone notizie arrivano dal Porto di Gioia Tauro: dopo la decisione sul passaggio dell'infrastruttura della stazione di San Ferdinando all'asset gestito da RFI il cui iter sta andando avanti, la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato ha già individuato un **piano di interventi** finalizzati a creare le condizioni per un incremento del servizio nell'impianto con il raddoppio della bretella di collegamento fra San Ferdinando e Rosarno e la realizzazione di 4 binari aventi capacità di accoglienza dei treni di 750 metri. La possibilità di transito treni di 750 metri consentirà alle merci che arrivano al porto di poter transitare fino al cuore dell'Europa.

L'**infrastruttura ferroviaria** in adduzione sarà oggetto di adeguamento per garantire il modulo da 750 m, sagoma P/C 80 e codifica di massa assiale D4. In particolare, per quanto riguarda l'adeguamento a modulo da 750 m nel collegamento tra la stazione di San Ferdinando e la linea Adriatica, sono stati individuati taluni impianti al fine di garantire un "passo" in grado



di garantire la regolarità del servizio. Gli impianti di Amendolara e Torano risultano già adeguati e di recente attivazione al modulo da 750 m, per la stazione di Sibari sono state avviate le prime **attività di progettazione**, per gli impianti di San Pietro a Maida e Nocera Terinese le attività di progettazione sono in fase di avvio.

Da quando ho iniziato ad occuparmi del Porto di Gioia Tauro mi sono reso subito conto di quanto grandi fossero

stati i benefici di un trasferimento del **collegamento ferroviario** Rosarno-San Ferdinando e del relativo impianto, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Indubbiamente, il passaggio allo Stato consentirà non solo la manutenzione da sempre mancante, ma un significativo ammodernamento delle strutture ferroviarie. Io continuerò a monitorare e a seguire l'iter affinché tutto proceda nei tempi senza intoppi.

Regolamento del Compensorio ferroviario

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato il regolamento del compensorio ferroviario del porto di Gioia Tauro, adottato dall'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, autorizzando altresì la gestione unica del raccordo ferroviario ad opera di RFI. Si pone, così, l'ultimo tassello amministrativo finalizzato a dare piena operatività all'attività ferroviaria ed intermodale del porto di Gioia Tauro. In base a quanto disposto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il ReCoMaf deve essere adottato laddove

vengano istituite nuove realtà ferroviarie come, in questo caso, all'interno dell'area portuale di Gioia Tauro con l'avvio dell'operatività del "Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro", gestito da Med Center Terminal Container.

Nello specifico, il compensorio ferroviario portuale di Gioia Tauro si rende necessario in quanto vi è la interconnessione tra impianti ferroviari e portuali, interessati al traffico merce che dal mare raggiunge il mercato terrestre.



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

Come affrontare le sfide del PNRR

Le novità normative

Con l'approvazione definitiva dei decreti Sostegni-bis e Semplificazioni-Governance, il Parlamento e il Governo hanno introdotto sia ulteriori misure di **supporto** sia norme che permettano di affrontare in maniera più agevole il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). L'obiettivo è lasciarsi definitivamente alle spalle la pandemia, anche sul versante economico, proiettandosi al contempo verso il PNRR e le sue cruciali sfide che dovremo essere in grado di vincere, entro la data limite del 2026.

Al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale e la copertura degli oneri connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e **manutenzione** delle strade inserite nella rete di interesse nazionale sono stati assegnati ad ANAS SpA 35,5 milioni di euro. A questi si aggiungono 38 milioni di euro per l'assunzione, nel prossimo biennio, di 370 unità di personale: profili in possesso di alta specializzazione.

Il Sostegni-bis ha, poi, rifinanziato alcune misure messe in atto dal Governo per supportare le imprese nei difficili mesi della pandemia, mitigandone gli effetti economici. Al fondo per la compensazione dei danni subiti dagli **operatori nazionali** del settore aereo vanno 100 milioni; 300 ai gestori aeroportuali e ai prestatori di servizi aeroportuali; 150 alle imprese di trasporto ferroviario; mentre ulteriori aiuti vanno alle società cooperative di servizi di ormeggio, alle imprese armatoriali che esercitano attività di cabotaggio e alle imprese di lavoro portuale.

È pari a 6 milioni di euro, invece, il contributo a favore degli autotra-

sportatori per le maggiori spese che hanno dovuto affrontare a seguito del crollo del "Ponte Morandi" di Genova. Il relativo decreto attuativo ripercorrerà il sostegno già previsto nel 2018 per la forzata percorrenza di tratti autostradali e stradali aggiuntivi rispetto ai normali percorsi e per le **difficoltà logistiche** di ingresso e uscita dalle aree urbane e portuali.

Viene incrementato, poi, da 5 a 10 milioni di euro la dotazione del Fondo diretto a compensare le **città portuali** che hanno subito perdite economiche a seguito del calo del turismo crocieristico prodotto dalla pandemia e, al contempo, si dispone la non applicazione della tassa d'ancoraggio alle navi da crociera compensando, con un apposito fondo presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti della tassa. Con una copertura di 4 milioni di euro, viene esteso ai lavoratori portuali l'applicazione dell'indennità per le giornate di mancato avviamento al lavoro, che abbiano cessato di percepire il trattamento straordinario di **integrazione salariale** nel corso del 2020.

Sul trasporto ferroviario si interviene con una modalità semplificata di approvazione dell'aggiornamento per il prossimo biennio del contratto di programma 2017-2021, relativo agli investimenti, tra il Mims e la Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Numerosi, infine, gli interventi sul comparto aereo volti a garantire la **continuità territoriale**, scongiurando il rischio di interruzione del servizio di trasporto di linea di passeggeri, attraverso prestiti alla società di gestione e indennizzi per quei



viaggiatori che non hanno potuto usufruire dei propri biglietti causa pandemia. In favore dei lavoratori dei servizi aeroportuali di terra vengono riconosciute le prestazioni integrative arretrate e non erogate, riferite ai trattamenti di integrazione salariale in deroga con causale Covid mentre, con l'obiettivo di sostenere la fase di ripresa delle attività **post pandemia**, si concede sino al 31 dicembre una proroga della cassa integrazione straordinaria per crisi aziendale in favore delle aziende operanti nel settore aereo che hanno cessato l'attività produttiva nel 2020.

Con le sue limitazioni agli spostamenti, il Covid-19 ha messo a dura prova le società di **trasporto passeggeri** mentre ha rilevato il fondamentale ruolo delle imprese di trasporto merci. Quello che ci attende è un autunno cruciale per impostare il lavoro progettuale del PNRR e proiettarci verso la prossima Legge di Bilancio. Mettere nel giusto modo i prossimi passi significherà rilanciare, per davvero, il Paese.

Variante Delta e nuove restrizioni

Misure anti-Covid nell'Unione Europea

Nuove regole di accesso in Slovenia per il contrasto della diffusione del virus Covid-19 a partire dal 15 luglio 2021. Nessuna eccezione neanche per il personale viaggiante: le **autorità slovene** hanno comunicato che dal 15 luglio 2021 l'ingresso nel territorio dello Stato sarà disciplinato secondo la disponibilità o meno da parte del viaggiatore della certificazione relativa all'avvenuta vaccinazione contro il virus del Covid-19 o del certificato di guarigione, la cosiddetta certificazione o carta verde. Vengono così soppresse le diversificazioni di trattamento dei viaggiatori provenienti da Paesi classificati fino, ad oggi, dalle autorità sanitarie slovene secondo i colori: arancione, rosso e rosso scuro.

In assenza delle **certificazioni sanitarie** verrà disposta la quarantena domiciliare per 10 giorni solo se il viaggiatore dimostra di avere un luogo, in Slovenia, dove trascorrere tale periodo. Tutti gli altri, saranno respinti alla frontiera.

I controlli sanitari ai confini terrestri potrebbero generare la formazione di code sul lato italiano.

Anche le nuove restrizioni imposte all'ingresso in **Romania** riguardano gli autisti professionisti. A partire dal 15 luglio, viene a chiesto a chiunque voglia entrare nel Paese il possesso della Certificazione Verde: anche in Romania aumentano i controlli alla dogana, senza prevedere eccezioni per gli autotrasportatori.

Il Governo romeno ha classificato i Paesi di provenienza in base al rischio di **contrarre il virus**, calcolato sul tasso di incidenza cumulativa di nuovi casi di Covid-19 degli ultimi 14 giorni, suddividendoli in:

- aree verdi, dove il tasso è uguale o inferiore a 1,5 per mille abitanti;
- aree gialle, dove il tasso è compreso 1,5 e 3 per mille abitanti;
- aree rosse, dove il tasso è uguale o maggiore a 3 per mille abitanti.

Chi proviene dalle aree verdi non è soggetto a nessuna misura di quaran-

tena, obbligo di isolamento o test. Gli autisti provenienti dalle zone gialle e dalle zone rosse, invece, sono soggetti a una **quarantena** di 14 giorni presso il domicilio della persona, in un luogo dichiarato o, se necessario, dove indicato dalle autorità.

Attualmente l'Italia, così come la maggior parte dei Paesi europei, risulta classificata come area verde. Rientrano però in zona gialla Spagna, Portogallo e Russia, mentre sono aree rosse il Regno Unito e Cipro.

Sono previste eccezioni per:

- i possessori della certificazione verde, o EU Digital Covid Certificate, che hanno completato il ciclo vaccinale almeno 10 giorni prima dell'ingresso del Paese o dispongono di un **test negativo** effettuato a non più di 72 ore dall'arrivo alla frontiera;
- i guariti dal Covid-19 nei 180 giorni e non oltre i 14 giorni prima dell'ingresso;
- le persone che transitano solamente, ovvero lasciano il Paese entro le 24 ore;
- i lavoratori transfrontalieri che provengono da Bulgaria, Moldavia, Serbia, Ucraina e Ungheria.

Per chi proviene da Brasile, Regno Unito, India, Nepal e Sudafrica è richiesto il ciclo vaccinale completo o la guarigione dalla malattia, come da indicazioni precedenti.

Le persone che soggiornano in Romania meno di 3 giorni possono accedere con il solo **esito negativo** del tampone effettuato non oltre le 72 ore dall'ingresso. Nel caso in cui, successivamente, non si lasci il Paese, è previsto l'obbligo di quarantena per due settimane, a partire dal quarto giorno.

Maggiori informazioni sono disponibile sul sito dell'associazione romena [UNTRR](#). L'aggiornamento dei colori delle aree in Europa è disponibile sul sito dell'[European Centre for Disease Prevention and Control](#).

Infine, anche la Germania ha previsto una classificazione delle aree di provenienza correlata al **rischio** di contrarre la variante Delta, sulla base di quanto stabilito dal [Robert Koch Institute](#),

l'Istituto del Ministero della Salute tedesco. La misura è entrata in vigore domenica 25 luglio 2021 e dal 27 luglio 2021 la Spagna e i Paesi Bassi sono classificati come zone ad **alta incidenza** e, di conseguenza, soggette a maggiori restrizioni.

Per i camionisti che soggiornano in Germania più di 72 ore, e che negli ultimi 10 giorni hanno soggiornato in uno o più zone considerate a rischio, è necessario presentare un tampone negativo. Il test rapido è valido se eseguito entro 48 ore dall'ingresso, mentre il test molecolare può essere eseguito nelle ultime 72 ore. Per l'ingresso in terra tedesca, è valido anche l'attestato di **vaccinazione** effettuato almeno 14 giorni prima o il certificato di guarigione basato su test molecolare, rilasciato almeno 28 giorni e al massimo 6 mesi prima dell'accesso al Paese. Per transiti in Germania inferiori alle 72 ore non sono previste restrizioni di alcun tipo.



Passaporto obbligatorio per entrare nel Regno Unito

Dal 1° ottobre 2021 nessuna eccezione

Prosegue l'entrata in vigore graduale degli accordi per l'uscita del **Regno Unito** dall'Unione Europea: dal 1° ottobre passaporto obbligatorio anche per gli autisti. Con l'uscita ufficiale del Regno Unito dall'Unione Europea cadono gli accordi di libera circolazione delle merci e delle persone tra i due territori. Se per le merci abbiamo già notizia di alcuni riscontri negativi da ambo le parti, ad esempio il divieto di oltrepassare la manica con panini al prosciutto e la difficoltà d'esportazione dei prodotti freschi, ben presto si chiuderà anche il permesso temporaneo di ingresso del personale viaggiante con la sola carta d'identità.

Dal 1° ottobre 2021, chiunque vorrà entrare in UK dovrà esibire obbligatoriamente il **passaporto biometrico**, con fotografia e impronta digitale, in corso di validità o rinnovato almeno 6 mesi prima della data di scadenza. Rimane escluso l'obbligo di dotarsi di visto per i viaggi brevi, ovvero



per un massimo di 6 mesi. L'unica eccezione fatta è per le persone che hanno fatto domanda per il **Settled Status**, ovvero per continuare a vivere e lavorare stabilmente nel Regno Unito, per chi ha un permesso familiare, un lavoro come frontaliere, per chi deve ricevere cure sanitarie e i **fornitori** di

servizi svizzeri, che posso accedere con la sola carta d'identità rilasciata da uno Stato membro dell'UE fino al 31 dicembre 2025.

Nessuna eccezione quindi per gli autisti di camion e autobus che, a partire dal 1° ottobre 2021, dovranno anch'essi esibire il passaporto alla dogana.

Effetti della Brexit sull'autotrasporto

Dal 12 luglio nel Regno Unito è in vigore la normativa che prevede la dilatazione dei **tempi di guida** giornalieri per i conducenti di veicoli industriali. La carenza di autisti dovuta alla Brexit ha reso necessario consentire di guidare più a lungo per sopperire alle mancanze di lavoratori del settore. Si tratta di un provvedimento temporaneo attuato su richiesta di alcune associazioni imprenditoriali, attuabile proprio grazie al fatto che il Regno Unito è uscito dall'Unione Europea. Non è però chiaro quali siano le **conseguenze** per gli autisti comunitari che "sfiorano" i tempi di guida su territorio inglese e controllato in uno Stato membro.

La misura però, non sembra essere sufficiente, in quanto nel mese di luglio si sono verificati ulteriori criticità derivanti dalla mancanza di conducenti. Ad esempio, alcuni distributori di **carburante** sono rimasti a secco per la mancanza di rifornimenti, un problema che si aggiunge a quello degli scaffali semi-vuoti dei supermercati. Le merci ci sono, ma non riescono ad arrivare in tempo a destinazione. Sul fronte dei servizi ai cittadini, si

riscontrano ritardi anche nella raccolta dei **rifiuti urbani** in alcune città. Le associazioni degli autotrasportatori chiedono quindi di promuovere misure di immigrazione, in quanto gli stranieri sono sempre stati una risorsa fondamentale per il settore.

Infine, il 26 luglio 2021 è stato proclamato uno **sciopero** dell'autotrasporto. Nonostante l'aumento del carico di lavoro dovuto all'allungamento dei tempi di guida, gli stipendi sono rimasti invariati, creando il malcontento della categoria. Il Governo ha già cercato di velocizzare l'iter per il conseguimento delle patenti superiori e favorire così l'ingresso di **nuovi lavoratori** inglesi. Tuttavia, i giovani non sembrano essere molto interessati a una carriera che non riscuote di un'immagine positiva. Così, un gruppo indipendente di camionisti, ha lanciato la proposta di uno sciopero nazionale per il 23 agosto sotto lo slogan di "stay at home", restiamo a casa. Secondo i giornali locali, gli inglesi lamentano una situazione simile a quella nostrana: poca considerazione, stipendio inadeguato e carico di lavoro eccessivo.

Contributi 2018: arrivano i decreti di pagamento

Accreditati alle imprese entro agosto

Nel corso di luglio, il MIMS, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha pubblicato diversi decreti di pagamento dei contributi per gli investimenti dell'anno 2018, ovvero per quelle imprese che avevano effettuato la domanda entro il 15 aprile 2019.

In totale, sono circa 2.200 le imprese beneficiare che, in totale, devono ricevere circa **33 milioni di euro**. Con la pubblicazione degli ultimi decreti, dal sesto al dodicesimo del 27 luglio scorso, sono circa 1800 le aziende che riceveranno l'accredito del bonus direttamente sul conto bancario indicato, approssimativamente entro la metà di agosto. Nei prossimi giorni potrebbero uscire gli ultimi decreti per concludere la liquidazione dei contributi 2018.

Ricordiamo che il bonus per gli investimenti 2018 era destinato al

rinnovo e l'adeguamento tecnologico del **parco mezzi**, per l'acquisizione dei beni strumentali per il trasporto intermodale e per favorire iniziative di collaborazione e di aggregazione fra le imprese del settore. Queste misure risultano fondamentali per l'ammodernamento per veicoli in circolazione in Italia, uno dei Paesi europei con la più alta presenza di mezzi anti Euro 4 ancora su strada.

Tuttavia, la difficoltà nel reperire questi fondi e la dilazione dei pagamenti, esclude la partecipazione delle imprese in difficoltà che non possono permettersi di aspettare due anni per il riconoscimento del **contributo**.

Con l'obiettivo di raggiungere le zero emissioni entro il 2050 a livello europeo, contribuendo allo stesso tempo all'incremento della sicurezza stradale grazie alle nuove tecnologie equipaggiate sui camion di ultima

generazione, è fondamentale migliorare e incrementare le disponibilità degli incentivi per il **rinnovo mezzi**. Sul tema si è pronunciata Assotrasporti, a tutela e difesa dei piccoli e medi imprenditori, proponendo l'istituzione di nuovi incentivi per bilanciare le misure in sfavore dei veicoli più datati (pagina 29).



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

La roadmap per il rilancio del trasporto merci

Le proposte di Anfia, Federauto e Unrae

Il parco circolante dei veicoli industriali in Italia sfiora i 700.000 veicoli con ptt maggiore di 3,5 tonnellate ed è tra i più vecchi in Europa, con un'età media di 13,4 anni e il 56% dei mezzi rispondenti alle Direttive di emissione **ante Euro IV**, percentuale che scende al 45,5% per i veicoli pesanti (superiori o uguali a 16 tonnellate), che presentano un'età media di 11,5 anni.

Anche se le immatricolazioni in 13 anni si sono ridotte di oltre il 40%, passando da 35.442 unità nel 2007 a 20.256 veicoli venduti nel 2020, quello dei veicoli industriali rimane un settore strategico per l'economia nazionale, come evidenziato dall'aumento dei volumi trasportati durante il lockdown pandemico e, come tale, va sostenuto con interventi mirati allo svecchiamento del parco circolante e a rendere più sicuro e sostenibile il trasporto su gomma.

Con questi obiettivi, Anfia, Federauto e Unrae hanno proposto, in una conferenza stampa congiunta, una "Roadmap per il **rilancio del trasporto merci**", un programma di interventi per abilitare il settore alla transizione energetica e a raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ed efficienza necessari per garantire la salute e la competitività del comparto. Tra le misure mirate a contribuire alla decarbonizzazione del trasporto merci, le Associazioni chiedono interventi per disincentivare l'utilizzo dei **veicoli più inquinanti**, per esempio con una maggiorazione del costo per il passaggio di proprietà, e con l'azzeramento del rimborso dei pedaggi stradali e delle accise per i mezzi ante Euro IV, oltre all'entrata in vigore della revisione annuale obbligatoria, anche presso officine private, che attende ormai da tempo l'emanazione dei decreti attuativi.

Sul fronte delle motorizzazioni, è indispensabile continuare a investire sui **bio-carburanti** e su un parallelo sviluppo delle infrastrutture per le alimentazioni alternative, per procedere verso sistemi di propulsione a emissioni tendenti allo



zero, come i veicoli elettrici e quelli a biometano, in attesa della diffusione dell'**idrogeno** come soluzione di lungo termine e per i trasporti di lungo raggio. Come già in atto in alcuni Paesi europei, Anfia, Federauto e Unrae sollecitano anche una norma che autorizzi la libera circolazione degli autoarticolati di lunghezza fino a 18 metri, 1,5 metri in più della lunghezza massima attuale, veicoli attualmente circolanti in Italia solo a livello **sperimentale**, che, a massa invariata, consente un carico di pallet superiore e, di conseguenza, riduce il numero dei mezzi in circolazione, efficientando i flussi logistici.

Secondo Luca Sra, Delegato Anfia per il Trasporto merci "Oltre ad essere indispensabile per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale del trasporto merci, il rinnovo del parco circolante risponde anche alla necessità di elevare gli **standard di sicurezza** dei veicoli che ogni giorno viaggiano sulle strade, superando la contraddizione tra gli enormi investimenti dei produttori per adeguarsi alle normative vigenti in materia e l'effettiva dotazione dei mezzi in uso - solo il 21,6% dei veicoli industriali circolanti è dotato dei dispositivi di sicurezza resi obbligatori dal 1° novembre 2015 (AEBS per la frenata autonoma d'emergenza ed LDW per il mantenimento della corsia). Per raggiungere i target di decarbonizzazione stabiliti dall'Europa, sarà importante il contributo di tutte

le tecnologie, dal **diesel pulito**, grazie all'utile e necessario impiego dei biocarburanti, al gas naturale, come tecnologia ponte verso l'idrogeno. Parallelamente, urge lavorare per lo sviluppo infrastrutturale, dalle colonnine ad alto voltaggio per i veicoli commerciali e industriali, alla distribuzione dell'idrogeno, passi fondamentali per supportare la diffusione dei veicoli per il trasporto delle merci a zero emissioni".

Gianandrea Ferrajoli, Coordinatore Federauto Truck, ha dichiarato: "Il rilancio del trasporto merci è strettamente connesso a una complessa e articolata trasformazione dell'intero comparto in un'ottica **sostenibile** ed ecologica, che riteniamo possa concretizzarsi anche e soprattutto attraverso forme di disincentivo all'utilizzo di mezzi obsoleti. Un veicolo su tre in Italia è infatti Euro 0, 1 o 2: un dato impressionante considerato che corrisponde al quintuplo della Germania e al triplo rispetto alla Francia. Per il graduale processo di passaggio a soluzioni di trasporto sempre più green, sono molte le proposte di Anfia, Federauto e Unrae: da varie forme di tassazione energetica, come la rimodulazione del bollo, agli incentivi per l'acquisto di **nuovi veicoli**. Le idee condivise oggi sono numerose perché non possiamo lasciarci sfuggire l'occasione offerta dai fondi previsti dal PNRR per una definitiva modernizzazione del comparto trasporti

in un'ottica più moderna e rispettosa dell'ambiente".

Paolo A. Starace, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di Unrae, ha dichiarato: "La transizione verso un sistema di trasporti completamente sostenibile è l'obiettivo desiderabile per il quale il nostro comparto dedica notevoli sforzi e investimenti, ma la diffusione dei motori elettrici, ibridi, a idrogeno e dei biocarburanti è ancora molto

limitata per contribuire efficacemente agli obiettivi di **decarbonizzazione**. Allo scopo di accelerare la diffusione di queste motorizzazioni, nel breve periodo, è necessario prevedere misure di incentivazione per il ricambio dei mezzi più vetusti, anche con veicoli Euro VI di ultima generazione, in modo da ridurre notevolmente le emissioni di CO₂ rispetto all'attuale parco. In quest'ottica chiediamo, tra

l'altro, di rifinanziare l'**ecobonus** sui veicoli commerciali per tutto il 2021, di prevedere agevolazioni anche per il rinnovo del parco dei rimorchi e semirimorchi, di rendere operativo il sistema dei 'certificati bianchi' per il rinnovo delle flotte, e la rimodulazione del bollo dei veicoli industriali sulla base del criterio che chi più inquina più paga, con evidenti benefici per l'ambiente e la sicurezza".

Con riferimento alle ultime decisioni UE, cosa pensate della proposta per lo stop alla vendita di auto benzina e diesel dal 2035 contenuto nel pacchetto clima e l'aumento della tassazione minima sui carburanti fossili a partire dal 2023? Quali sono le implicazioni per il mercato dei veicoli? I costruttori sono pronti al cambio di produzione?

Il processo di transizione avviato dall'UE con il 'Pacchetto clima' rappresenta una delle più grandi rivoluzioni nella storia del mercato dei veicoli. Una trasformazione che ha colto molti alla sprovvista per la **rapidità** e la radicalità delle azioni necessarie, ma a cui le case produttrici non hanno potuto sottrarsi. Ora si tratta di ridefinire da zero una value proposition all'altezza delle nuove sfide, pur nella consapevolezza che non tutti i player "sopravviveranno". Per questo, dobbiamo scongiurare ad ogni costo che il comune obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂, si trasformi in una caccia alle streghe contro le imprese, spesso prive dei **mezzi finanziari** necessari per ammortizzare gli investimenti che un'operazione senza precedenti, come questa, richiede.

Gianandrea Ferrajoli, Coordinatore Federauto Truck (Federauto).

La pandemia in corso ha sconvolto equilibri e interrotto **percorsi di sviluppo** che sembravano definiti. L'effettivo ingresso sul mercato di prodotti innovativi con forte impatto strategico, come i mezzi per il trasporto di merci, deve tenere conto della situazione economica, delle condizioni sociali, del contesto tecnologico di supporto. La transizione ecologica in atto andrà quindi gestita in maniera strategica consentendo progressivamente il passaggio a tecnologie sempre meno dannose per l'ambiente e supportando la **rottamazione**

dei veicoli più anziani. Il parco circolante italiano è tra i più vecchi d'Europa e necessita di un ricambio importante di cui altri Paesi non hanno invece bisogno. Le Case automobilistiche sono pronte all'offerta di **prodotti avanzati**, e già oggi all'avanguardia tecnologica, ma occorrerà tener conto di variabili ancora indefinite, come ad esempio la capacità di rifornimento per le trazioni alternative, l'adeguamento delle infrastrutture, e, oggi, anche della carenza di materie prime e componenti che stanno già facendo aumentare i costi fissi e ritardare le consegne.

Paolo Starace, Presidente UNRAE.

Il pacchetto 'Fit for 55' pubblicato lo scorso luglio contiene alcune proposte della Commissione UE che inizieranno il loro percorso legislativo al termine del quale saranno definiti anche i futuri **regolamenti** sulle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri. Gli obiettivi di ulteriore riduzione delle emissioni sono ovviamente condivisibili e la filiera automotive dei veicoli commerciali che qui rappresento sta già lavorando e investendo, ma ci auguriamo che le **Istituzioni** coinvolte tengano presente, nel proseguo della discussione, il principio di neutralità tecnologica, per il raggiungimento dei target di decarbonizzazione.

Riteniamo infatti che anche le tecnologie tradizionali possano ancora dare un importante contributo attraverso l'utilizzo, per esempio, dei biocarburanti e sarebbe un errore non tenerne conto. Inoltre, in parallelo alla definizione dei target, bisogna lavorare su tutti i fattori abilitanti della **mobilità green**, in particolare sullo sviluppo delle infrastrutture per tutte le alimentazioni alternative.

Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci.

Con riferimento alle proposte da voi avanzate per disincentivare l'utilizzo dei veicoli Euro 0, I, II e III e le considerazioni sulle difficoltà riscontrate dalle imprese nel ricevere gli incentivi per il rinnovo dei mezzi, non ritenete sia utile prevedere ulteriori incentivi che rendano possibile l'acquisto di mezzi nuovi anche per le piccole imprese?

La questione degli incentivi richiede una serie di riflessioni preliminari. Esiste, innanzitutto, un problema nelle modalità di erogazione: alcuni degli **incentivi** annunciati, non sono ancora diventati realtà, mentre quelli esistenti prevedono iter farraginosi di accesso e lunghe attese prima dell'incasso. A questo tema, si lega quello della pianificazione. Come possiamo pensare che le imprese abbiano ambizione a progettare per il futuro, senza **sicurezze sui tempi** e i ritorni economici dei loro investimenti? Serve dunque un fronte comune tra governo e imprese per un piano di incentivi che duri ben più di un anno ed eviti che la contingenza di oggi, si trasformi nell'emergenza di domani.

Gianandrea Ferrajoli, Coordinatore Federauto Truck (Federauto).

Serve un cambio di passo, chiarezza di obiettivi senza dimenticare il contesto di riferimento. Gli incentivi sono solo una faccia della stessa medaglia siano essi destinati ai piccoli che grandi operatori. Da un lato, infatti, si rendono necessari **interventi mirati** alla promozione effettiva ed efficace di una transizione ecologica del settore dei veicoli industriali, che si presenta più incerta e lenta di quanto il legislatore abbia ipotizzato, nella prospettiva primaria del rinnovo di un parco fortemente obsoleto in termini di sostenibilità complessiva e di sicurezza.

Dall'altro non possiamo dimenticare che la "sensibilità" degli operatori all'acquisto

di veicoli di **ultima generazione** è proporzionale all'anzianità dei veicoli posseduti. In altre parole gli incentivi sostengono il ricambio dei veicoli più recenti, manon quelli più obsoleti e inquinanti. È un dato di fatto che oltre il 56% del parco circolante è ante Euro IV e la percentuale continua ad aumentare. Per questi operatori l'unica soluzione è applicare il principio "**chi più inquina più paga**". In questo ambito sono molteplici le opportunità disponibili, a costo zero, come differenziare, in base al criterio anzidetto, tasse, tariffe e rimborsi, utilizzando anche le revisioni tecniche periodiche come leva per spingere progressivamente **fuori circolazione** questi veicoli che, in funzione della loro età, non possono più garantire sufficiente sicurezza e affidabilità. Si tratta in fondo

di sostenere la transizione ecologica anche attraverso un sistema premiante per chi ci crede ed investe. Gli altri sono destinati, loro malgrado, a scomparire perché non **più competitivi**, non più al passo con i tempi e soprattutto non più coerenti con le sfide che il cambiamento climatico ci pone di fronte ormai quotidianamente.

Paolo Starace, Presidente UNRAE.
Presidente Starace UNRAE

Abbiamo molto apprezzato l'attenzione delle Istituzioni verso la filiera e la necessità di **rinnovo del parco**. È tuttora aperta la seconda finestra per la presentazione delle domande di incentivazione prevista dal Decreto investimenti autotrasporto 2020/2021, che si chiuderà il 14 agosto.

Le risorse sono state esaurite in pochi giorni, eccetto il plafond per le casse mobili, e i **contributi** prenotati vanno oltre le disponibilità. Sulle risorse stanziare per il 2021-22 occorrerebbe incrementare il tetto massimo di spesa a 700.000 euro per evitare le limitazioni occorse nel 2020, a causa delle quali erano avanzate delle risorse. È poi fondamentale che il plafond riservato ai veicoli commerciali ad **alimentazione alternativa** presenti un trend di relativa e continuativa crescita rispetto a quello previsto dal fondo dell'anno precedente e che la differenza di incentivo tra le alimentazioni alternative e quelle tradizionali sia tale da poter sostenere gli acquisti più sostenibili.

Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci.

Secondo Sandiano ospite di Binario 20|21

L'intervista al Presidente Assotrasporti

Ospite di Binario 20|21 Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti, per parlare del futuro del settore e della logistica, che passa dalla tutela dei **diritti degli imprenditori** alla formazione. Sotto la conduzione di Simone Schinocca, l'**intervista** è iniziata con la presentazione dell'associazione di categoria, nata con i padroncini, i piccoli imprenditori e le medie aziende, in procinto di allargarsi al settore della logistica.

Il compito principalmente svolto è la tutela dei diritti degli associati rispetto a problematiche di vario genere che possono trovarsi ad affrontare nello svolgimento della propria attività. Attraverso lo svolgimento di **assemblee sul territorio**, le segnalazioni dei soci vengono tradotte in proposte di modifiche o di approvazione di nuove normative, successivamente presentate alle istituzioni. Ad esempio nel percorso proposto di assemblee racchiuse sotto il nome di "Incontriamoci, proponiamo, lavoriamo" era giunta l'interrogazione di un socio disabile, il quale chiedeva se il Ministro dei Trasporti fosse mai salito su un camion. Così, lavorando con le istituzioni, si era riuscito a far salire a bordo di un camion l'allora Ministro

Pietro Lunardi. Riflettendo sul tema però, l'associazione si rese conto che portare il **Ministro a bordo** non era sufficiente, in quanto cambiano con troppa frequenza. La proposta inserita nella piattaforma Assotrasporti si è quindi concretizzata nella richiesta di far viaggiare a bordo di un mezzo, come se fosse un secondo autista, alcuni rappresentanti del ministero, così che possano capire davvero quale sia la vita che deve affrontare un autotrasportatore in una settimana di lavoro sulla strada.

Schinocca ha poi voluto parlare di **emergenza sanitaria** e dell'ultimo anno e mezzo di lavoro. La situazione ha creato molta pressione e ha diviso gli autotrasportatori in due categorie: chi si è ritrovato coi camion fermi sui piazzali, impossibilitato a lavorare e chi, invece, era subissato di richieste e dall'aumento della domanda di trasporto di beni alimentari e di prima necessità.

Ne risulta un'esigenza di sviluppo e **ammodernamento** sia dal lato delle imprese, che da parte delle istituzioni. Con la ripresa ci sarà il problema inverso. Ristoratori e albergatori costretti alla chiusura, potrebbero non trovare più

Guarda l'intervista completa: inquadra il QR-code col tuo smartphone.



l'azienda con la quale lavoravano prima della pandemia.

In un mondo così mutevole e in cambiamento la formazione diventa ancora più importante e indispensabile, perché quando avvengono degli incidenti, spesso vengono coinvolti altri utenti della strada. C'è bisogno di sicurezza a tutti i livelli. L'autotrasportatore deve essere formato a una **guida sicura**, capace di prevenire ed evitare gli incidenti.

I comportamenti virtuosi alla guida consentono anche di risparmiare carburante e ridurre l'inquinamento dei veicoli. Inoltre, la formazione deve anche riguardare il ramo della comunicazione e presentazione. Il trasportatore spesso rappresenta l'ultimo miglio e, sebbene trasporti prodotti fabbricati da terzi, nel momento in cui giunge al punto di scarico risulta essere la porta d'accesso del produttore.

Transpotec Logitec 2022

Un ecosistema per i professionisti dell'autotrasporto

A sei mesi dall'inaugurazione Transpotec Logitec, l'appuntamento di riferimento per il mondo dell'autotrasporto e della logistica che si terrà a Fiera Milano dal 27 al 30 gennaio 2022, si prepara a offrire una ricca proposta merceologica e di contenuto su quattro padiglioni (14,18, 22, 24) più l'ampia area esterna in Largo Nazioni.

Dopo la complessa situazione del 2020, che, a causa della pandemia, ha visto un forte rallentamento per il mercato dei **veicoli industriali** e commerciali, i primi cinque mesi del 2021 hanno mostrato importanti segnali di ripartenza (11.363 nuovi autocarri, pari al + 49,1%, secondo i dati ANFIA).

Da un lato, dunque, la fiera valorizzerà l'impegno dei costruttori, che propongono mezzi sempre più sostenibili e altamente digitalizzati, progettati guardando alle opportunità di risparmio, a partire dall'aerodinamica fino alle motorizzazioni alternative, dall'altra, grande attenzione sarà dedicata agli autisti, per cui è fondamentale un continuo aggiornamento, che consenta loro di mettersi alla guida di mezzi sempre più sofisticati e di gestire nuove responsabilità derivanti da una committenza sempre più esigente.

Se il 2020 è stato l'anno in cui l'autotrasporto ha dimostrato di essere indispensabile per il sistema Paese, pur nella complessa situazione per il mercato dei mezzi, e il 2021 è l'anno dei **segnali di ripresa**, la prossima edizione di Transpotec Logitec si propone come il primo evento in presenza nell'anno della nuova consapevolezza per tutti i comparti.

L'autotrasportatore sarà al centro di un ecosistema dedicato, che consentirà di aggiornarsi su mezzi, allestimenti e servizi, ma sarà anche occasione di incontro e formazione.

La proposta espositiva proporrà le ultime novità su veicoli commerciali leggeri e mezzi pesanti, tra motorizzazioni alternative, ibrido, ma anche gas e diesel evoluto, senza dimenticare i veicoli trainati, con rimorchi dotati

di ogni tipo di allestimento, dalla temperatura controllata al cava-cantiere.

Transpotec Logitec offrirà dunque un momento unico per tornare a vedere i mezzi dal vivo e salire a bordo dopo quasi due anni di mancanza di eventi per il settore. In fiera si potranno toccare con mano i **veicoli nuovi**, provarli e scoprirne le caratteristiche, confrontandosi direttamente con i responsabili delle case costruttrici. Ampio spazio sarà dedicato anche ai servizi per le flotte, con software di ultima generazione pensati per monitorare il carico e i mezzi in ogni momento, offrendo informazioni in tempo reale e un contatto continuo tra autista, mezzo e centro operativo.

Non mancheranno aree speciali dedicate: torna l'**Aftermarket Village**, organizzato da DBInformation con le riviste Parts Truck e Logistica&Trasporti, che, per numero di adesioni, ha già superato la passata edizione. Grazie alla partecipazione di primarie aziende del mondo della componentistica e della distribuzione aftermarket, offrirà ai visitatori la più ampia proposta di prodotti e soluzioni per la manutenzione e la riparazione dei mezzi pesanti.

Il Logistic Village, a cura di DB Information e FIAP, alla sua seconda edizione, si ripropone invece come spazio dedicato a valorizzare lo stretto rapporto che lega autotrasporto e **logistica**, favorendo in concreto l'incontro tra gli operatori del settore e la committenza più avanzata, oggi particolarmente attenta a selezionare partner affidabili e non semplici fornitori di trasporto e servizi.

La digitalizzazione ha cambiato il modo

di stare alla guida, le nuove motorizzazioni hanno cambiato il modo di guardare all'efficienza e al risparmio sui costi. Si tratta di un'evoluzione inarrestabile che deve essere compresa anche grazie alla formazione professionale costante. Il ricco calendario di **eventi formativi** di Transpotec Logitec nasce per rispondere alle esigenze di ogni professionista interessato a un percorso adeguato e utile alle proprie ambizioni professionali. Associazioni di categoria, editori e realtà istituzionali presenteranno eventi di informazione su iniziative di ampio respiro e sui contesti normativi indispensabili per il settore, ma non mancheranno occasioni di formazione tecnica su temi specifici, come la Transpotec Academy realizzata in collaborazione con EvenT, che prevede corsi professionali della durata di un'ora, per un agile percorso formativo dedicato ai professionisti di ogni livello. Infine, i test drive, nella grande area esterna prospiciente i padiglioni, permetteranno di comprendere al meglio le **performance dei mezzi**, sia LCV che pesanti, e di individuarne le caratteristiche più confacenti alle proprie necessità e a quelle della propria flotta, grazie anche al confronto diretto con collaudatori e istruttori professionali.

Nel weekend si conferma lo spazio dedicato alla professione che diventa passione: Transpotec Logitec si animerà dei colori dei raduni di decorati, che occuperanno le aree esterne il 29 e 30 gennaio con centinaia di mezzi provenienti da tutta Italia, tutti caratterizzati da allestimenti fuori dal comune.



Misano Truck Grand Prix

Ritorno in sicurezza a ottobre 2021

Grazie alle aperture agli eventi pubblici all'aperto, il Misano Truck Grand Prix del 16 e 17 ottobre 2021 potrà ospitare fino a 6.000 spettatori giornalieri. Torna così l'evento italiano di corsa **su pista** dei camion, dopo la sospensione della competizione del 2020 a causa della pandemia da Covid-19.

Per quest'anno, il Circuito di Misano garantirà l'accesso all'area commerciale del paddock e a quattro tribune coperte, rispettando le misure di distanziamento indispensabili per offrire a tutti i partecipanti uno spettacolo sicuro.

Tra i protagonisti della due giorni, oltre ai piloti e ai mezzi, le case costruttrici e le aziende della filiera proporranno componentistica e accessori per tutti gli **appassionati**, gli addetti ai lavori e i tifosi. Inoltre, quest'anno torna anche il raduno dei camion, l'attesissimo evento che, per questioni di sicurezza, sarà accessibile a circa 70 partecipanti.

Con l'occasione, l'organizzazione del Grand Prix ha già annunciato che l'evento si adeguerà all'obiettivo europeo delle **emissioni zero** entro il 2038. ETRA, insieme alla federazione inter-

nazionale FIA European Truck Racing Championship, ha coinvolti tutti gli stakeholder, partner, squadre e organizzatori di eventi per definire il programma di sviluppo di un campionato sostenibile. Il format sportivo si appresta quindi a subire un'**evoluzione** senza precedenti, nel quale sarà progressivamente incrementato l'uso di energie rinnovabili. Al momento, i camion che scendono in pista sono alimentati da carburante rinnovabile al 100%, un primo passo importante che conferma la possibilità di intraprendere azioni concrete per la riduzione delle emissioni dei veicoli commerciali e industriali che circolano quotidianamente sulle nostre strade.

"Tutto il **motorsport** sperimenta nuove soluzioni che poi i produttori recepiscono per la loro applicazione industriale. Ciò vale in particolare per i truck e l'appuntamento di ottobre rappresenterà uno step consistente in questa direzione, coerente con quanto lo stesso autodromo porta avanti e che condurrà a breve alla sua certificazione ISO 20121" dichiara Andrea Albani, managing director del Misano World Circuit.



Per quanto riguarda gli appuntamenti su pista del campionato mondiale di truck, invece, dopo l'inaugurazione della competizione sul circuito ungherese, la **tappa tedesca** è saltata a causa delle inondazioni che hanno duramente colpito il Paese.

Si riprende quindi a fine agosto con il Gran Premio della Repubblica Ceca a Most, il 28 e 29 agosto.



Stiamo lavorando per **partecipare a Transpotec Logitec 2022** per portare nuove proposte, convegni, momenti di formazione e personalità di spicco del mondo dei trasporti.

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



Il primo bus internazionale a biogas

Flixbus, Scania e Gasum per il trasporto passeggeri

Il biogas è attualmente utilizzato in forma compressa principalmente da autobus urbani, automobili e veicoli per il trasporto leggero, ma finora è stato meno competitivo per i veicoli pesanti a **lunga percorrenza**. Negli ultimi anni, è stata sviluppata una tecnologia per raffreddare il biogas a circa -160 gradi Celsius in modo che diventi liquido e quindi più denso di energia. Questo apre la strada alla possibilità di utilizzare il gas per il trasporto pesante, sia via terra che via mare.

La disponibilità di biogas aumenterà rapidamente in tutta Europa, grazie anche alla decisione dell'UE di creare punti di rifornimento lungo le principali reti stradali europee (TEN-T).

“È il primo autobus a lunga percorrenza alimentato a biogas liquido, ed è probabilmente la soluzione **più sostenibile** ad oggi”, afferma Johan Ekberg, Head of Scania's Customer Unit.

I vantaggi del biogas liquido sono molti: è fossil free, rinnovabile, prodotto localmente e riduce le emissioni. Passando al biogas liquido prodotto localmente come carburante per veicoli industriali e trasporto passeggeri a lunga percorrenza, gli operatori riducono l'impatto sul clima, sia proprio che dei loro clienti, di oltre il 90%.

La qualità dell'aria migliora anche grazie alla **riduzione delle emissioni** di particelle e ossidi di azoto (NOx), inoltre i veicoli sono più silenziosi, un vantaggio sia per i conducenti che per i passeggeri e, in generale, per l'ambiente.

“Il biogas non è solo il carburante con le emissioni di CO₂ più basse, ma risolve anche i problemi dei **rifiuti locali**, crea posti di lavoro e riporta carbonio e sostanze nutritive al suolo. È il coltellino svizzero dell'economia circolare”, afferma Jonas Strömberg, Sustainability Director di Scania.

Già oggi, il 17% del gas nella rete europea è costituito da **biogas** e sta aumentando rapidamente, contribuendo attivamente alla riduzione delle emissioni di CO₂.

Nella rete svedese del gas per auto-veicoli il biogas raggiunge l'incredibile quota del 95%.

“Il biogas sarà uno degli strumenti chiave per la decarbonizzazione del **trasporto pesante**, in particolare per le operazioni a lunga distanza come l'interurbano e il lungo raggio. Metà della flotta europea dei veicoli pesanti a gas potrebbe essere alimentata a biogas entro il 2025”, conclude Jonas Strömberg.



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





Giordano Biserni
Presidente ASAPS

2021 anno di anniversari

Asaps, Associazione Lorenzo Guarnieri e omicidio stradale

Un anno ricco di anniversari il 2021. Li citiamo sinteticamente: i 30 anni compiuti dall'ASAPS fondata nel 1991, anniversario di cui abbiamo raccontato sul numero 6-2020 di TN TrasportoNotizie. I 10 anni dell'Associazione Lorenzo Guarnieri, con le cronache di Stefania e Stefano Guarnieri e di Roberto Rocchi il bellissimo evento che si è tenuto presso il teatro Tuscany Hall di Firenze dove, in una scenografia ammaliante, i genitori di Lorenzo e la sorella Valentina hanno celebrato i 10 anni dalla nascita dell'AGL nel 2011.

Infine il 2021 è anche il 5° anniversario dall'approvazione della legge sull'Omicidio stradale la n.41 entrata in vigore il 25 marzo 2016 e di questa legge, per la quale ci siamo battuti insieme, con i suoi pregi e qualche difetto.

Ma i **festeggiamenti** per gli anniversari del 2021 si fermano qui. Infatti mentre il cielo del 2020 grigio e scuro a causa dell'esplosione della pandemia da covid si sta rasserenando e speriamo di non rivedere il ritorno di rigurgiti di Covid-19, all'orizzonte riappaiono inquietanti le nubi della sinistrosità stradale.

Sì appena riaperti tutti gli steccati della mobilità, appena abbiamo riconquistato la strada in tutte le sue versatilità sono tornati i picchi di una incidentalità grave e mortale che non vedevamo da tempo.

La nostra preoccupazione poggia sui numeri precisi e inquietanti dei tanti **Osservatori** che cura l'ASAPS. Ecco alcuni dati. Già nei primi tre mesi del 2021 avevamo conteggiato picchi di preoccupante mortalità che avevano coinvolto i ciclisti: complessivamente nel primo trimestre sono stati ben 44 i ciclisti deceduti, rispetto ai 37 del

2019 (in totale in quell'anno ci furono 253 morti tra gli utenti delle due ruote) e ai 33 del 2018 (totale dell'anno 219), mancano però i dati del 2020 al momento in cui andiamo in stampa non ancora comunicati da parte di ACI-Istat.

Poi aggiungiamo i soliti picchi della mortalità dei **motociclisti** nei fine settimana, un altro osservatorio che ASAPS cura con molta attenzione. Con un record veramente spaventoso di vittime nel secondo fine settimana di maggio con 21 incidenti mortali e 22 vittime fra i motociclisti e una media di una decina di vittime in tutti i week end a seguire. Dati veramente allarmanti se si considera che l'estate si è appena avviata. Ecco poi alcuni dati anche degli incidenti sulla **rete autostradale**. Ecco alcune sintesi nei titoli dei nostri report: gli incidenti in autostrada nel mese di aprile 2021; aumento degli incidenti (+254,8%) e dei feriti (+451%); in crescita il numero dei morti 12 (+300%) rispetto alle 3 vittime di aprile 2020; gli incidenti in autostrada nel mese di maggio 2021; aumento degli incidenti (+91,1%) e dei feriti (+197%); in crescita il numero dei morti 17 (+88,9%) rispetto alle 9 vittime di maggio 2020.

Consideriamo che il raffronto del mese di maggio è con il maggio 2020 quando la mobilità si era in larga parte riavviata. Aggiungiamo un altro ulteriore dato. Gli **incidenti** plurimortali, cioè quelli gravissimi con due vittime, 3 o più vittime in ogni schianto.

Sono stati 34 nei primi 5 mesi del 2021 nei quali hanno perso la vita 74 persone e 81 sono rimaste ferite. Nei primi 5 mesi del 2020 gli incidenti catastrofici erano stati 27 con 64

vittime e 32 feriti. L'incremento dei sinistri plurimortali è stato quindi del 26%. Ma diciamoci la verità questa riesplorazione della sinistrosità mortale sulle strade con punte che hanno ovviamente superato i dati del 2020 un anno ferito dalla **pandemia**, in qualche caso vede superati i dati della sinistrosità grave del 2019.

Questo ci deve veramente preoccupare. Troppe giovani vittime, troppi genitori che non tornano più a casa, in un contesto, lasciatemelo dire, di assoluta indifferenza, come se fosse calata una sorta di narcotizzazione dell'attenzione dell'**opinione pubblica** e delle autorità che devono farsi carico di questa situazione.

Cosa si fa per contenere questa esondazione della sinistrosità? Poco.

Non vediamo servizi mirati, non vediamo nuove campagne sul tema sicurezza stradale (in tv vediamo campagne di carattere sociale su tutti i versanti della **sicurezza** esclusa quella stradale).

Non vediamo coordinamento fra le varie forze di polizia sulle strade, non vediamo incrementi di vigilanza stradale. Tutt'altro! Proprio in questi mesi si stanno chiudendo decine di Distaccamenti della Polizia Stradale posizionati proprio sulle strade più pericolose: le statali! Inaccettabile!

Se non sono male informato, non c'è traccia della sicurezza stradale neppure nel **Recovery Plan**.

È tornato il momento di strillare per risvegliare l'opinione pubblica da questa narcotizzazione che ci fa di nuovo contare centinaia di vittime sulle strade in questo caso in gran parte giovani e giovanissimi.

La voce dell'ASAPS ci sarà come sempre.

Svolta nel trasporto di olio e vino

Raccomandata la temperatura controllata

L'olio EVO e il vino sono due dei prodotti protagonisti del Made in Italy agroalimentare italiano. Le loro caratteristiche organolettiche vanno tutelate, in primis durante la produzione e, successivamente, nelle fasi di trasporto: trattandosi di **alimenti sensibili** agli stress ambientali e alle manipolazioni della catena logistica, le ultime raccomandazioni sono di trasportarli a temperatura controllata. Da sempre trattati secondo la modalità di trasporto e stoccaggio grocery, secondo i risultati dello studio scientifico pubblicati da OITAF l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci, le nuove linee guida per un corretto trasporto, stoccaggio e confezionamento dei due prodotti prevede il mantenimento di forchette di temperatura rigide, attraverso l'uso di veicoli o contenitori ATP, in grado di **garantire stabilità** nelle mutevoli condizioni ambientali esterne.

Il Documento comprende un'introduzione di tipo scientifico, basata sulle acquisizioni della ricerca più recente, a cui fanno seguito le linee guida che definiscono le scelte, gli accorgimenti, le operazioni e le precauzioni necessarie ad una logistica di qualità per i due alimenti liquidi più importanti del Made in Italy.

Le **linee guida** si riferiscono principalmente alle condizioni di temperatura, umidità, orientamento e vibrazioni limite cui deve essere mantenuta la merce dal momento dell'uscita dagli stabilimenti di produzione, sino agli scaffali dei punti vendita o al domicilio dell'acquirente finale.

Le raccomandazioni contenute nel documento costituiscono un'indicazione ad adesione volontaria per tutti gli operatori della catena logistica dell'olio EVO e del vino e sono finalizzate esclusivamente a impedire che nelle fasi di trasporto, di **immagazzinamento** e di esposizione per la vendita il vino e l'olio EVO subiscano alterazioni del prodotto che ne compromettano le caratteristiche organolettiche e di composizione rispetto alla condizione



di partenza. Nel trasporto di questi prodotti, esistono differenze sostanziali tra il lungo e il medio-breve raggio.

Sul **lungo raggio**, che avviene per spedizioni consistenti via mare (container) e per piccoli colli (e-commerce b2c e b2b) via aerea, l'offerta per la tratta più lunga è specializzata. L'ultimo miglio, o comunque la tratta finale, invece, non gode della stessa specializzazione. Molti problemi derivano dai contratti di trasporto scelti dai produttori.

L'adozione di contratti che trasferiscono formalmente la responsabilità del trasporto ad un soggetto terzo, per esempio un importatore, non mette al riparo il produttore dalle ripercussioni reputazionali di eventi negativi. Nel **breve-medio** raggio, invece, l'offerta specializzata rimane ancora scarsa e i costi della spedizione, più della qualità del servizio, spesso influenzano la scelta del vettore. La fase critica è quella di smistamento dei carichi nei centri logistici.

Infine, l'ultimo miglio viene svolto "a collettame" quando i destinatari sono punti a basso smercio o utilizzo, come

hotel, ristoranti, enoteche e negozi alimentari di prossimità, e ancora di più nel caso di e-commerce a privati.

Pertanto, per ridurre al minimo i rischi di alterazione del **vino imbottigliato**, le condizioni di trasporto e immagazzinamento ed esposizione devono garantire una temperatura compresa tra 8 e 20 gradi, con un'umidità del 55- 70%. È sempre meglio evitare l'esposizione alla luce solare diretta o alla luce artificiale con emissioni di raggi UVA. Infine, è auspicabile ridurre al minimo vibrazioni continue, a qualsiasi frequenza.

Nel caso di trasporto di **olio EVO** la temperatura consigliata è compresa tra 13 e 20 gradi e la non esposizione a luce solare diretta o a luce artificiale intensa. Il monitoraggio delle condizioni ambientali in tutte le fasi è un fattore fondamentale per garantire al consumatore finale le qualità organolettiche dei prodotti.

Per maggiori informazioni e per leggere in prima persona i risultati dello studio effettuato, è possibile [consultare gratuitamente online](#) il Quaderno Olio-Vino dal sito dell'OITAF.

Bio-GNL e carburanti sintetici

Non solo elettrico nel futuro green dell'autotrasporto

Gli ambiziosi obiettivi fissati dall'UE per la neutralità carbonica dell'Unione stanno portando all'introduzione di importanti novità nel settore automotive. Se per la mobilità privata il 2021 ha segnato un forte aumento delle vendite di veicoli elettrici, nel settore commerciale e industriale i **mezzi ricaricabili** rimangono una scelta di nicchia, per lo più destinata alle consegne dell'ultimo miglio. Come fare quindi per accelerare la transizione verde dell'autotrasporto?

L'elettrico è il futuro ma rinnovare completamente il parco circolante europeo è un'operazione che richiede ingenti investimenti e, soprattutto, tempo. Nel frattempo però, è importante diffondere nuove tipologie di carburante che, funzionando coi **motori a scoppio** tradizionali, possono ridurre di gran lunga le emissioni prodotte dai veicoli fin da subito.

Ad esempio, il **Bio-GNL**, può sostituire il gas naturale liquefatto nei trasporti terrestri e marittimi, senza bisogno di intervenire sui motori. Il biometano è un gas rinnovabile che si può produrre a partire dai residui agricoli, dai rifiuti urbani e biologici e dai fanghi di depurazione. Un perfetto esempio di economia circolare che permette di trasformare i rifiuti in materie prime per la produzione di **carburante green**. Nel numero **6-2020** di TN avevamo già approfondito le potenzialità del GNL e la riduzione delle emissioni dei mezzi così alimentati. Se il GNL permette una riduzione della CO₂ immessa nell'ambiente tra il 15% e il 30% rispetto, con il Bio-GNL l'anidride carbonica diminuisce fino al 90%. Ad oggi il principale problema rimane il costo dei mezzi, decisamente più alto dei veicoli diesel, e la rete di distribuzione, per la quale sono già state approvate misure

per l'implementazione del numero di centri di rifornimento su tutto il territorio europeo.

Molto efficienti, ma ancora sconosciuti ai più, invece, sono i **carburanti sintetici**. Qualche appassionato di storia potrebbe ricordare che già durante la Seconda Guerra Mondiale i tedeschi lavoravano alla produzione di carburanti sintetici, così da sopperire alla mancanza di giacimenti di petrolio. Ancora oggi, la Germania sembra essere il Paese più all'avanguardia con Audi e Bosch che hanno investito di più in questo ramo. Prodotti da **sostanze di scarto**, come il Bio-GNL, benzina e diesel sintetici permettono di ridurre drasticamente le emissioni di CO₂ nell'ambiente. La grande potenzialità sta nel fatto che si possono adattare facilmente ai motori termici già in circolazione, permettendo di rendere sostenibili anche i veicoli più datati.

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**



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 AD ANTONIO SOLETI, TITOLARE DELLA SOLMAN:
"TRE GRANDI EMERGENZE: INFRASTRUTTURE, COVID-19 E CLIMA".**

Mi chiamo Antonio Soleti e sono il titolare della Solman, piccola impresa di autotrasporto di Albenga, in provincia di Savona. In azienda siamo in tre, mio fratello, io e un altro ragazzo, e ci occupiamo della distribuzione merci presso i supermercati locali. Operiamo principalmente da **Albenga** fino a Ventimiglia, nel ponente ligure.

La situazione autostradale disastrosa che sta vivendo la Liguria, fortunatamente, non compromette del tutto il nostro lavoro. Nonostante i ritardi dovuti all'alta presenza di cantieri e alle code che si verificano sull'A10, riusciamo a chiudere le consegne in giornata. Tuttavia, il lavoro si complica in caso di incidenti perché, a seconda della gravità, si rischia di rimanere fermi in autostrada per ore.

Il nostro **punto di forza** è riuscire a lavorare su un'area relativamente ristretta, che ci permette di garantire la consegna in giornata nonostante gli impasti della viabilità. Inoltre, i committenti sono comprensivi e solidali,



in quanto anche loro vivono in prima persona le conseguenze di tutti questi lavori di manutenzione.

Nonostante i disagi però, a differenza di quanto succede su altre tratte autostradali, come nella zona di Genova, il **pedaggio** del ponente ligure non ha subito riduzioni o sconti. Viaggiare gratuitamente non risolverebbe i nostri problemi, ma per lo meno sarebbe un inizio non solo per noi autotrasportatori, ma anche per tutti gli utenti.

Parlando di Covid-19, invece, per noi del trasporto alimentare la pandemia non ha portato **criticità all'impresa**. Durante i periodi di chiusura, soprattutto nel primo lockdown, siamo sempre stati impegnati e, in certi momenti, il lavoro è anche aumentato. Inoltre, non essendo a contatto diretto con il personale dei supermercati, abbiamo avuto meno rischi di contrarre il virus durante il lavoro, un grande vantaggio che ci ha permesso di affrontare l'emergenza sanitaria con maggiore serenità.

Passando all'ultima **grande emergenza** dei giorni nostri, quella climatica, devo dire che anche in questo frangente al momento siamo in linea con il piano di riduzione delle emissioni dei mezzi pesanti. Abbiamo cambiato il nostro camion circa due anni fa, scegliendo un diesel Euro VI. Dal punto di vista ecologico è bene adattarsi alle nuove soluzioni tecnologiche proposte dai costruttori. Ammetto che al momento dell'acquisto non avevamo preso in considerazione altre motorizzazioni, come il GNL o l'elettrico, ma due anni fa la situazione era ancora agli albori rispetto ad oggi. Non le escludo però, per un prossimo futuro. Al momento, il problema principale nell'adozione dei **veicoli elettrici**, auto o camion che siano, è il prezzo del mezzo. Visto il costo dell'elettricità, per una più ampia diffusione è necessario che vengano ridotti i prezzi di acquisto dei veicoli e, allo stesso tempo, si lavori per implementare la rete di ricarica elettrica o di distribuzione dei nuovi carburanti meno inquinanti.

Quali sono i problemi
maggiori che incontrate
quotidianamente?

Avete proposte al riguardo?

Vorreste raccontare la
vostra esperienza?

Contattate Assotrasporti:

Tel 348 8827231

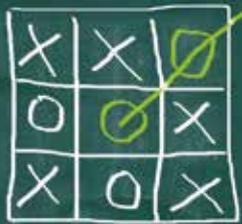
Email info@assotrasporti.eu

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



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

Tamponamenti mortali

Con la frenata assistita si possono evitare

Il tragico bilancio delle vittime della strada e sul lavoro nel settore dell'autotrasporto del mese di giugno evidenzia la necessità di interventi per assicurare una maggiore **sicurezza** per i lavoratori e gli utenti della strada.

“L'esplosione dell'autocisterna del 22 giugno 2021, a seguito di un tamponamento in autostrada, ci ha fatto ripensare al terribile incidente di Bologna dell'agosto 2018. Da allora sono passati tre anni e sulle strade si continua a morire a causa di incidenti che si possono evitare” dichiara Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti e Vicepresidente Vicario di Eumove.

“Il Paese è tornato in zona bianca e, con l'aumento del traffico stradale, registriamo un'impennata di tamponamenti, **incidenti** e morti sul lavoro. Non possiamo più stare a guardare: i sistemi di assistenza alla guida sono una realtà e devono essere installati su tutti i mezzi pesanti, a partire da chi trasporta merci pericolose” aggiunge Fabrizio Civallero, Segretario di Assotrasporti.

“I veicoli nuovi sono dotati di dispositivi capaci di avvisare l'autista di pericoli imminenti, riconoscere pedoni e ciclisti, mantenere la distanza di sicurezza e la carreggiata, rilevare ostacoli in fase di retromarcia, monitorare la soglia di attenzione del conducente e **frenare automaticamente** in caso di



emergenza. Il parco macchine italiano però è vecchio e non possiamo attendere che vengano sostituiti tutti i mezzi in circolazione pagando con vite umane: è necessario rendere obbligatoria l'installazione di questi sistemi su tutti i mezzi in circolazione per limitare i danni e salvare vite umane. Ovviamente le aziende non hanno la forza economica e finanziaria per sostenere l'investimento, occorre quindi che venga creato un **bonus**, simile al 110%, che consenta l'aggiornamento dei veicoli e generi lavoro per gli installatori” aggiunge Sandiano.

Secondo quanto stabilito dall'Unione Europea, l'obbligo di installazione dei dispositivi ADAS (Advanced Driver Assistance Systems, sistema di assistenza

avanzata alla guida) per i veicoli in circolazione è previsto entro il 2025. “Si stima che l'impiego di questi dispositivi può ridurre il 20% delle morti sulla strada. Allora perché aspettare tanto? Per agevolare le imprese di autotrasporto, parte degli **incentivi** stanziati per l'acquisto di nuovi veicoli potrebbe essere destinato all'adeguamento del parco mezzi circolante. Ne va della sicurezza dei lavoratori e di tutti gli utenti della strada” conclude Civallero.

Assotrasporti ed Eumove, rappresentate da Secondo Sandiano, invitano tutti i cittadini, politici, associazioni, enti e imprese a partecipare attivamente alla campagna “[Salva Vite](#)” per la sicurezza di tutti gli utenti della strada.

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

Assotrasporti partecipa al tavolo dell'autotrasporto ligure

Discussione sulle criticità della viabilità autostradale regionale

Assotrasporti, associazione nazionale di categoria degli autotrasportatori, unitamente a Eumove, associazione paneuropea per la mobilità, il 4 agosto ha partecipato al tavolo tecnico organizzato dalla Regione Liguria, indetto per discutere le criticità derivanti dall'apertura di numerosi cantieri sulle autostrade locali.

All'incontro telematico hanno partecipato: l'Assessore Andrea Benveduti, Jacopo Riccardi, Maria Locantore e Isabella Calomino per la Regione Liguria, Franco D'Artizio per la FAI Genova, Francesco Sapio e Nicolò di Gesù per ASPI, Paola Setti per l'ufficio stampa di ASPI, Direzione Primo Tronco, Sandra Forzoni per FITE, Marco Gallo per FILT CGIL, Fabio Serpi per Confesercenti Genova Assohotel, Gabriel Rossi per Assagenti, Giuseppe Bossa per l'Osservatorio, Fernando De Maria per ASPI da Roma, Laurea Andrei per FILT e CGIL, Davide Falteri per Confcommercio Conftrasporto, Ilaria Mussini per Confcommercio, Luca Civolani per TEA, Alessandro Albertini per ANITA, Giuseppe Tagnochetti per TrasportoUnito, Marco Vassale per ANCE Genova, Federica Moroni per ALSEA, Mauro Gattulli per Autorità Portuale, Leopoldo Da Passano per Confindustria Genova, Andrea Dameri per Confesercenti, Ilaria Giannotti, Marco Marozzo, Gabriele Corso, Paola Bavoso, Secondo Sandiano e Fabrizio Civalero per Assotrasporti/Eumove.

L'incontro è iniziato con la forte **denuncia** dell'Assessore Benveduti rispetto alla grave situazione verificatasi lo scorso weekend, in cui autotrasportatori, turisti e cittadini sono rimasti bloccati in coda per ore, senza acqua e servizi igienici, a causa della chiusura programmata da Autostrade per l'Italia che ha convogliato il traffico sulla viabilità locale, anch'essa interessata da cantieri. "Scene brutte, preoccupanti, umilianti per cittadini, turisti e autotrasportatori" sono state le parole dell'assessore per descrivere il **disagio** delle persone bloccate in galleria per ore, costrette a scendere dai mezzi,

accompagnando anziani e bambini, per cercare un po' d'aria fresca al di fuori dei tunnel. L'assessore stesso è rimasto imbottigliato nel traffico fino alle 4 del mattino circa.

Pronta la replica di ASPI che ha già aperto un'istruttoria interna per capire cosa non abbia funzionato, in quanto la stessa **chiusura** è già stata attuata con successo in passato.

In seguito alla richiesta avanzata da



Benveduti nei confronti di Autostrade per un intervento proattivo e presa in carico anche della verifica dell'effettiva percorribilità delle vie di fuga previste, il duro intervento di Luca Civolani, Presidente di TEA, punta il dito contro la società autostradale per le decisioni unilaterali imposte al territorio e la chiusura alle offerte di collaborazione avanzate.

Propositivo l'intervento di Sandiano, Presidente di Assotrasporti, che rammenta la necessità di coinvolgere al prossimo incontro anche la **Prefettura** per le questioni che interessano la viabilità locale, in quanto di competenza. "Le code che si creano in corrispondenza delle uscite dei caselli autostradali a causa dei rallentamenti sulla viabilità cittadina, interessano anche gli utenti che proseguono il viaggio e si trovano bloccati in mezzo ai veicoli incolonnati in uscita" dichiara il Presidente Assotrasporti "il coinvolgimento del Prefetto, quale massima rappresentanza del Governo a livello territoriale, provocherà la relazione al Ministero per ottenere maggior attenzione a livello delle istituzioni nazionali".

In seguito alla necessità di un maggior **coordinamento** tra i soggetti coinvolti, auspicato da Davide Falteri, l'intervento

di Sandra Forzoni, Direttrice di FITE, ha evidenziato le criticità presenti nel sistema di controllo a campione effettuato dal Ministero che portano a disporre chiusure e riaperture di tratti autostradali nel giro di una settimana, causando il blocco dell'attività a un ramo dell'autotrasporto, quello eccezionale, che ha bisogno di certezza operativa per lavorare. "I controlli a campione e le **chiusure d'emergenza** di ponti e gallerie predisposti dal MIMS, puntualmente rivisti nei giorni successivi, non aiutano a risolvere il problema del sistema infrastrutturale italiano e non favoriscono la sicurezza degli utenti della strada" ha dichiarato la Dott.ssa Forzoni, chiedendo un maggior equilibrio per la programmazione dei lavori futuri, onde evitare di esasperare una situazione già difficile.

I partecipanti hanno quindi trovato accordo sulla necessità di poter discutere dei piani delle chiusure previsti per il prossimo autunno, auspicando una maggior apertura da parte di ASPI nell'ascoltare e accogliere i suggerimenti delle associazioni, che evidenziano la necessità di garantire priorità ai mezzi pesanti nella viabilità autostradale.

Ricordando che il tavolo regionale è nato proprio per discutere le **proposte tecniche**, individuare le criticità ed essere propositivi nel risolvere problemi comuni, legati alla viabilità locale e portuale, l'incontro si è concluso con la presentazione del piano dei lavori estivo di ASPI, in particolare rispetto alla chiusura del mese di agosto prevista sulla A10 a Genova e di tutte le misure predisposte per liberare le vie da cantieri e lavori nei giorni di picco dei flussi turistici.

Infine, Giuseppe Bossa dell'Osservatorio ha colto l'occasione per chiedere chiarimenti ad ASPI rispetto alla proposta inviata per aprire un by-pass all'altezza di Pegli, giudicato tecnicamente attuabile da ASPI ma non compatibile con la **programmazione** temporale, in quanto l'apertura del by-pass necessita di ulteriori 7 giorni di interventi.

Sicurezza stradale e sostenibilità

Servono nuovi incentivi per il rinnovo mezzi

La cronaca del mese di giugno ha restituito un quadro preoccupante per la sicurezza sul lavoro degli autotrasportatori. I sistemi di assistenza alla guida sono una realtà, ma serve **svecchiare** il parco circolante pesante italiano per garantire una maggiore sicurezza a tutti gli utenti della strada.

Secondo i dati diffusi da Unrae, l'età media dei veicoli pesanti italiani, superiori alle 16t, è di 11,5 anni: quasi la metà, il 45,5%, è ante Euro 4. Se guardiamo i dati dei mezzi commerciali, i mezzi superiori alle 3,5 t, la situazione non migliora, anzi: i veicoli ante Euro 4 raggiungono quota 56%.

“Un parco circolante datato come quello italiano non è più sostenibile, né dal punto di vista ambientale, né dal sociale. Molti dei tamponamenti mortali che si sono verificati a giugno, si sarebbero potuti evitare grazie ai moderni sistemi di assistenza alla guida” dichiara Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti e Vicepresidente Vicario di Eumove.

“È necessario istituire nuovi incentivi più efficaci, che possano davvero sostenere il **ricambio dei mezzi** anche da parte degli imprenditori in difficoltà. Non dimentichiamoci che l'autotrasporto ha subito forti perdite durante i mesi di lockdown, ma i camion hanno continuato a viaggiare, spesso tornando vuoti, per garantire la disponibilità dei beni essenziali e di prima necessità alla popolazione” aggiunge Fabrizio



Civallero, Segretario di Assotrasporti. Apprese le proposte di **disincentivazione** all'uso dei veicoli ante Euro IV, Assotrasporti si pone a tutela delle aziende associate che ancora impiegano questi mezzi, affinché le penalizzazioni previste vengano controbilanciate da un incentivo analogo.

“L'obiettivo di svecchiamento del parco circolante italiano, non può essere raggiunto solo con misure penalizzanti, che andrebbero a gravare soprattutto sui **piccoli e medi imprenditori**. Attualmente sono già in vigore disincentivi all'uso, come il minor rimborso autostradale e l'esclusione del rimborso sulle accise per i veicoli più inquinanti, ma da soli non bastano. Concordiamo con la proposta di maggiorazione del costo del passaggio di proprietà per i veicoli ante Euro IV in favore degli incentivi per la rottamazione, ma se si

prevede l'aumento del bollo per i veicoli più vecchi, deve anche essere prevista l'esenzione della tassa per i primi anni di circolazione del nuovo mezzo” aggiunge Sandiano.

La proposta di esclusione dal bilancio dell'ammortamento per gli interventi di manutenzione sui mezzi più datati, se approvata, può mettere in seria **difficoltà** diverse aziende. Di contro, per rendere l'acquisto dei mezzi nuovi ancora più conveniente, Assotrasporti propone di riconoscere una detrazione doppia sulla manutenzione dei veicoli acquistati per i primi tre anni. In questo modo si favorisce l'esecuzione puntuale dei controlli per i tagliandi e degli interventi di manutenzione ordinaria, indispensabili per mantenere il camion efficiente, sostenibile e sicuro.

“Oltre inquinare meno, i veicoli di nuova generazione sono dotati di dispositivi capaci di avvisare l'autista di pericoli imminenti, riconoscere pedoni e ciclisti, mantenere la distanza di **sicurezza** e la carreggiata, rilevare ostacoli in fase di retromarcia, monitorare la soglia di attenzione del conducente e frenare automaticamente in caso di emergenza. Secondo le stime, questi sistemi possono ridurre gli incidenti mortali del 20%. È quindi indispensabile agire al più presto per favorire il rinnovo del parco circolante italiano di tutti, grandi e piccole imprenditori” conclude Sandiano.

Iscrivetevi al gruppo Facebook e partecipate attivamente all'iniziativa “Salva Vite”



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



Iscriviti al gruppo
FACEBOOK

Nuovo servizio di informazione Assotrasporti l'iscrizione è gratuita tramite WhatsApp

A luglio 2021 è partito il nuovo servizio di informazione diretta di Assotrasporti, disponibile **gratuitamente** sulla piattaforma WhatsApp. Tramite l'impiego delle liste broadcast del social network, Assotrasporti fornisce ai propri associati e agli iscritti informazioni inerenti il settore dei trasporti, transiti, chiusure, scadenze e aggiornamenti relativi a proposte, iniziative e campagne portate avanti dall'associazione nazionale e dalle sedi locali.

Il servizio, totalmente gratuito, garantisce la **tutela del numero** di telefono iscritto, aziendale o personale che sia, secondo le modalità previste dal D. Lgs. 196/2003 e dal Regolamento UE 2016/679. Le liste broadcast, infatti, si differenziano dai gruppi in quanto non generano fastidiose notifiche e i singoli partecipanti alla lista non possono in alcun modo visualizzare

dati sensibili come nome, cognome e telefono degli altri aderenti. Allo stesso modo, le risposte inviate sono private e vengono ricevute esclusivamente da Assotrasporti.

Per aderire al servizio è necessario possedere un **account WhatsApp** e una connessione a internet, salvare il numero di Assotrasporti 3488827231 nella rubrica del proprio smartphone e inviare un messaggio indicando nome cognome, azienda e tipo di attività svolta. Entro pochi giorni riceverete un messaggio di **conferma dell'iscrizione** e, successivamente, i messaggi di informazione gratuiti. Per iscrivere più numeri di telefono, ripetere la procedura d'iscrizione. Il salvataggio del numero Assotrasporti 3488827231 è requisito indispensabile per poter ricevere i messaggi, l'invio del messaggio all'associazione con i soli dati, infatti, non è sufficiente.

Come iscriversi

Per aderire al servizio d'informazione gratuito di Assotrasporti è necessario:

- 1 - possedere un account WhatsApp e una connessione a internet
- 2 - salvare il numero di Assotrasporti **3488827231** nella rubrica dello smartphone
- 3 - inviare un messaggio con indicato: Nome Cognome, Azienda, tipo di attività
- 4 - attendere il messaggio di conferma dell'iscrizione.

Ripetere l'operazione su ciascun telefono che si vuole iscrivere.

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 consulenza 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 amministrazione@dgconsulting.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 – ARTICOLO 46: MALATTIA DEL LAVORATORE O SOCIO, TRATTAMENTO NORMATIVO ED ECONOMICO

L'assenza per malattia deve essere comunicata nel normale orario di lavoro, salvo i casi di giustificato impedimento; inoltre, il socio e il lavoratore dipendente devono trasmettere entro due giorni il relativo certificato medico.

In mancanza di tali comunicazioni, salvo giuste ragioni di impedimento, le assenze scaturite da **malattia** sono considerate ingiustificate, ferme restando le sanzioni previste dalla legge per il ritardo o la mancata

comunicazione, nonché quelle contrattuali. In caso di assenza per malattia viene assicurato il seguente trattamento: **a) Periodo di comporto**

In caso di malattia il socio e il lavoratore dipendente non in prova, con anzianità di servizio fino a 2 anni, hanno diritto al mantenimento del posto di lavoro per assenza continuativa e/o frazionata di 8 mesi in un arco temporale di 24 mesi.

Lo stesso vale per il socio lavoratore o lavoratore dipendente con contratto part-time orizzontale. Per il socio o

lavoratore dipendente con contratto part-time verticale o misto il periodo di conservazione del posto, fermo restando il riferimento ad un arco temporale di due anni in caso di più assenze, verrà riproporzionato al **livello aziendale** alla metà delle giornate lavorate concordate tra le parti in un anno solare, indipendentemente dalla durata dell'orario di lavoro in esse prestato.

In caso di malattia il socio e il lavoratore dipendente non in prova, con anzianità di servizio superiore a 2 anni, hanno diritto al mantenimento del posto di lavoro per assenze continuative e/o frazionate, di 14 mesi in un arco temporale di 36 mesi. Lo stesso vale per il socio lavoratore o lavoratore dipendente con contratto part-time orizzontale. Per il socio o lavoratore dipendente con contratto part-time verticale o misto il periodo di **conservazione del posto**, fermo restando il riferimento ad un arco temporale di tre anni in caso di più assenze, verrà proporzionato al livello aziendale alla metà delle giornate lavorate concordate tra le parti in un anno solare, indipendentemente dalla durata dell'orario di lavoro in esse prestato.

La malattia sospende il decorso del preavviso nel caso di licenziamento, nei limiti e agli effetti della normativa sulla conservazione del posto e sul trattamento economico di cui sopra.

La malattia insorta durante il periodo di ferie ne sospende la fruizione nelle



seguenti ipotesi:

- malattia che comporta ricovero ospedaliero per la durata dello stesso periodo di **ferie**;
- malattia la cui prognosi sia superiore a sette giorni di calendario.

Superato il periodo di conservazione del posto, ove l'azienda risolve il rapporto di lavoro, corrisponderà al socio e al lavoratore il trattamento completo previsto dal presente contratto per il caso di licenziamento.

Qualora la prosecuzione della malattia oltre i termini suddetti non consenta al socio e al lavoratore di **riprendere servizio**, questi possono risolvere il rapporto di lavoro con diritto al solo TFR.

Resta anche convenuto che, superati i limiti di conservazione del posto di cui sopra, il socio e il lavoratore potranno usufruire, previa richiesta scritta e relativa certificazione medica, di un periodo di aspettativa della durata di mesi 12 durante il quale non decorrerà retribuzione, né si avrà decorrenza di **anzianità** per nessun istituto. Decorso detto arco temporale l'impresa o la cooperativa potrà procedere alla risoluzione del rapporto di lavoro.



b) Trattamento economico

Ferme restando le norme di legge per quanto concerne il trattamento di malattia, l'impresa o la cooperativa corrisponderà al socio e al lavoratore dipendente quanto appresso:

- i primi 3 giorni (carenza) vengono retribuiti, nella percentuale del 60%, la percentuale sale al 100% solo se la malattia è superiore a 7 giorni lavorativi o in caso di ricovero ospedaliero;
- integrazione della prestazione INPS

fino a garantire il 100% dell'intero trattamento economico nell'arco di 180 giorni per anno solare.

Agli effetti retributivi, per ogni periodo di malattia, il computo si inizia dal primo giorno di assenza. L'**integrazione** non è dovuta se l'INPS non riconosce per qualsiasi motivo l'indennità a suo carico. Durante il periodo di prova non è dovuta al socio e al lavoratore dipendente nessuna integrazione da parte dell'impresa o della cooperativa.



Imprenditorie Professionisti s.c.a.r.l.

SERVIZI PER IL TRASPORTO
E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

RC AUTO, NOVITÀ 2021

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

ADRIANA POZZO
AMMINISTRAZIONE

Classe 1966, esercita la professione di impiegata amministrativa da circa 35 anni, molti dei quali a stretto contatto con il settore dell'autotrasporto.

PAGAMENTO DEI CORRISPETTIVI PER OPERAZIONI DI MOTORIZZAZIONE

Viene posticipata a settembre la migrazione dei pagamenti dei corrispettivi per le operazioni di motorizzazione verso il sistema elettronico **PagoPA**. Inizialmente prevista a partire dal 14 luglio 2021, a pochi giorni dalla scadenza è stato deciso di riprogrammare l'implementazione del sistema di pagamento elettronico della Pubblica Amministrazione al prossimo autunno.

La nota ufficiale del MIMS, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, infatti, è stata emessa l'8 luglio. Sembra che i tempi per la dismissione del vecchio sistema e avvio del nuovo fossero troppo ristretti

e potessero causare **disservizi** e malfunzionamenti all'utenza.

Per il prossimo appuntamento, uffici e operatori professionali dovranno ricevere una comunicazione preventiva che li avviserà dell'avvio della migrazione del servizio. L'implementazione del nuovo servizio avverrà per blocchi di operazione, suddivisi in step temporali. Ciascun passaggio prevederà, in contemporanea, la dismissione delle modalità attualmente accettate in favore di PagoPA. Le operazioni dovrebbero concludersi entro marzo 2022.

Il **cambiamento** è dovuto alla cessazione del contratto con il consorzio Poste Motori, in favore di PagoPA, lo

strumento di pagamento ufficiale delle Pubbliche Amministrazioni. Accessibile sia tramite sito web dell'ente, sia tramite gli sportelli fisici e virtuali, ad esempio lo potrete trovare tra i servizi offerti dal vostro **internet banking**, il sistema è disponibile anche con alcune app di pagamento elettronico, come Satispay e Bancomat Pay.

Accessibile sia per i privati cittadini che per le imprese, PagoPA permette di pagare oneri come tasse, bolli auto, multe, diritti di segreteria, etc. agli **enti pubblici** di competenza, anche nel caso la richiesta di pagamento sia stata ricevuta in formato cartaceo.



NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE

via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.net - noleggio@cuneorent.it
Partner di


Tariffe di noleggio a breve

e lungo termine a condizioni

agevolate per i soci

Assotrasporti

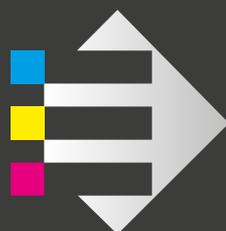


**VUOI SOSTITUIRE LA TUA AUTOVETTURA O IL TUO VEICOLO COMMERCIALE SOTTO I 35 Q.LI ?
RICHIEDICI UN PREVENTIVO GRATUITO**

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

Focus: qui Piemonte



Cuneo: Magliano Alpi e Trinità Chiudono al transito i cavalcaferrovia

L'ACIT, Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto aderente all'Associazione Nazionale degli autotrasportatori **Assotrasporti**, informa autotrasportatori e automobilisti che, per lavori di ripristino, il cavalcaferrovia della SP 422 sito in Magliano Alpi e il cavalcaferrovia della SP 3 sito in Trinità saranno chiusi al traffico a partire da metà luglio e fino a novembre 2021.

Ricordiamo che a giugno 2019 ACIT aveva partecipato all'incontro indetto dalla Provincia di Cuneo finalizzato a presentare la situazione infrastrutturale del **cavalcaferrovia** della SP 422 sito nel comune di Magliano Alpi, dove si era imposto il limite di velocità di 40 km/h e il divieto di transito per i veicoli superiori alle 20 tonnellate per questioni di sicurezza. "Nonostante le difficoltà

che dovrà affrontare l'auto-transporto nei prossimi mesi, apprendiamo con favore che i tempi di chiusura stradale sono stati dimezzati: l'ampliamento della carreggiata e la costruzione dei marciapiedi permetterà la **circolazione in sicurezza** di mezzi pesanti e pedoni, consentendo il ripristino dei consueti limiti di velocità, di peso e il transito dei trasporti eccezionali" dichiara Fabrizio Civallero, Segretario Provinciale ACIT.

Il cavalcaferrovia di Magliano, una struttura di inizio '900, sarà chiuso al traffico veicolare a partire dalle ore 8.00 di lunedì 12 luglio 2021 e fino alla mezzanotte di venerdì 12 novembre 2021. Allo stesso modo, anche il cavalcaferrovia di **Trinità** sarà completamente chiuso al traffico a partire dalle ore 8.00 di lunedì 19 luglio e fino alla mezzanotte di venerdì 19 novembre 2021.

Pertanto, i mezzi provenienti da Cuneo saranno

preavvisati a partire dalla rotonda del Centro Commerciale "Grande Cuneo" e presso gli abitati di Morozzo e Crava (Rocca de' Baldi).

I mezzi provenienti da **Sant'Albano Stura** saranno deviati lungo la SP3 direzione SS28, in corrispondenza della circonvallazione di Sant'Albano Stura, garantendo comunque l'accesso al cimitero di Trinità lato Sant'Albano Stura.

I percorsi alternativi per il traffico principale durante i lavori sono individuati lungo la SS28 Fossano - **Mondovì**, lungo la SP43 tr. Sant'Albano Stura - Magliano Alpi o lungo l'autostrada A33.

I mezzi provenienti da Trinità saranno deviati alla rotonda tra la SP3 e la SS28 presso l'abitato di Trinità, mentre i veicoli provenienti da **Magliano Alpi** saranno deviati in corrispondenza della rotonda tra la SP422 e la SS28 in comune di Magliano (rotonda discesa Cesar Palace).



Assotrasporti in collaborazione con **Primarie Compagnie Assicuratrici** 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**



Focus: qui Lombardia



Sostegno per l'accesso alla professione Incentivi per formazione e assunzione

Mancano gli autisti nell'autotrasporto e la Regione Lombardia vara il piano "Formare per Assumere" con l'obiettivo di incentivare le assunzioni di autisti nel settore.

Per sopperire alla carenza di autisti, un **problema** sempre più diffuso in tutta Europa, la Regione Lombardia ha varato il piano "Formare per Assumere" che prevede aiuti economici sia per i lavoratori che decidono di conseguire la **patente CQC**, sia per le aziende che li assumeranno. I datori di lavoro possono presentare la domanda per il riconoscimento di un contributo fino a un massimo di 8 mila euro per l'assunzione di persone senza impiego da almeno 30 giorni, per le quali è previsto un percorso formativo per l'ingresso in azienda. Per la formazione di ciascun lavoratore assunto è, inoltre, riconosciuto un **voucher** fino a un massimo di 3 mila euro. Il bando è già attivo e le

imprese lombarde possono inoltrare le domande per ricevere i voucher e i bonus previsti. Le risorse inizialmente previste dalla Regione ammontano a 5 milioni di euro, ma potranno essere implementate in un secondo momento.

In questo modo la Lombardia si pone l'ambizioso compito di contribuire, da un lato, alle **assunzioni** di lavoratori e, dall'altro, a risolvere il problema della mancanza degli autisti di mezzi pesanti. Le domande devono essere presentate sul sito bandi.regione.lombardia.it. Per poter ricevere il contributo, l'azienda deve aver già assunto il lavoratore e provvedere alla sua formazione, che può avvenire sia prima che dopo l'assunzione. Nella misura sono previsti due voucher:

- per la **formazione**, del valore massimo di 3 mila euro, valido per il pagamento dei corsi di formazione;
- di **selezione**, del valore

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!
 Scriveteci o chiamatoci:
info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

massimo di 500 euro, valido in caso vengano impiegati servizi esterni di ricerca e **selezione** del personale, erogati da soggetti accreditati e riconosciuti dalla Regione.

Il corso di formazione deve essere svolto da un operatore riconosciuto dalla Regione, da un'università o da una fondazione ITS con sede in Lombardia. Infine, è previsto un **bonus occupazione**, del valore massimo di 8 mila euro, che varia a seconda dell'età del lavoratore assunto e formato:

- per lavoratori fino a 54

anni, 4.000 euro;

- per lavoratrici fino a 54 anni, 6.000 euro;
- per lavoratori over 55, 6.000 euro;
- per lavoratrici over 55, 8.000 euro.

Alle imprese con meno di 50 dipendenti viene riconosciuta un'ulteriore somma di 1.000 euro.

I **contratti** di lavoro subordinato validi per il riconoscimento dell'incentivo devono essere:

- a tempo indeterminato o a tempo determinato di almeno 12 mesi e in apprendistato;
- a tempo pieno o a tempo parziale di almeno 20 ore settimanali medie.

Sono **esclusi** dal contributo i contratti di lavoro subordinato di tipo domestico, di somministrazione o di lavoro intermittente.

Nonostante la finestra per l'invio delle domande sia stata aperta il 26 luglio 2021, sono considerati validi ai fini del riconoscimento dell'incentivo i contratti di lavoro a partire dal giorno 8 luglio 2021.



Focus: qui Toscana



Ponte di Albiano Magra Aperte le rampe per l'autostrada

Il Commissario Straordinario alla ricostruzione del ponte di Albiano Magra, Fulvio Maria Soccodato, il 16 luglio 2021 ha aperto al traffico le rampe di accesso alla **A12 in località Ceparana**, nel Comune di Bolano (SP), realizzate per migliorare il percorso alternativo alla SS330 dalla società Concessionaria Salt, in qualità di affidataria dell'opera e dall'impresa di costruzioni Itinera, entrambe parte del Gruppo ASTM.

L'intervento ha riguardato, in particolare, la realizzazione di una rampa di accesso in direzione sud e di una rampa di uscita in direzione nord, ciascuna munita di Telepass e impianto di illuminazione. Sono stati inoltre realizzati **raccordi** alla viabilità locale e alcune modifiche all'assetto viario della zona interessata per agevolare l'ingresso e l'uscita dal sistema autostradale e per garantire tutte le funzioni viarie preesistenti.

Le nuove rampe sono caratterizzate da una corsia di 4 metri e due banchine laterali rispettivamente di 1 e 1,5 metri, per una larghezza complessiva di 6,5 metri.

Essendo stata realizzata in piena rispondenza alle norme geometrico-funzionali delle strade, l'opera non altera in alcun modo i livelli di servizio dell'autostrada A12.

L'apertura consente di migliorare la **qualità** del percorso alternativo, ridurre la lunghezza complessiva

e i tempi di percorrenza tra Aulla e Albiano Magra, nonché tra Bolano e Santo Stefano di Magra.

Nel dettaglio, la lunghezza complessiva si riduce da 20,1 a 15,7 km, di cui 12 di autostrada e solo 3,7 di viabilità locale contro i 9,9 km prima necessari. Inoltre, evitando la percorrenza della strada locale SP10 "della Ripa", **l'itinerario** resta garantito anche in caso di allerta meteo. In aggiunta, è prevista la possibilità di chiedere il rimborso del 100% del pedaggio per i clienti Telepass per il tratto Aulla - Albiano Magra - Ceparana in entrambe le direzioni, inviando **l'auto-certificazione** alla società Salt oppure presentandosi presso i centri di servizio.

L'agevolazione è riconosciuta a tutti gli utenti e le

ditte residenti o domiciliate nei comuni limitrofi. Lo sconto è attualmente concesso fino al 30 giugno 2022. La Struttura Commissariale, con il supporto operativo di Anas e delle istituzioni preposte, è inoltre pronta ad avviare le operazioni di **rimozione** della spalla del ponte lato Albiano.

Per la rimozione delle macerie in alveo, si sta procedendo per assicurare la massima sostenibilità dell'operazione, con anche il recupero dei residui trasportati a valle dalla corrente del fiume, nell'obiettivo di ripristinare le condizioni preesistenti.

Proseguono intanto i lavori per la costruzione del **nuovo ponte** ad Albiano Magra. In particolare sono state ultimate le attività in alveo per la

realizzazione delle fondazioni delle prime due pile, mentre sono in corso le attività relative alla terza.

Ognuna delle tre pile poggerà infatti su fondazioni sostenute da 29 pali interrati in calcestruzzo armato, per un totale di 87 pali da 1 metro di diametro per oltre 30 metri di profondità. **L'apertura al traffico** è prevista a marzo 2022.

Infine, in merito all'**esenzione dei pedaggi** autostradali, fino alla ricostruzione del nuovo viadotto di Albiano Magra alcune tratte dell'autostrada A15 e A12 saranno gratuite per i residenti e domiciliati nei Comuni maggiormente colpiti dai pesanti disagi determinati dal crollo avvenuto l'8 aprile 2020.



NOLEGGIO

PER IL TUO LAVORO - PER I TUOI CLIENTI

PERCHE' NOLEGGIARE

- NON DEVI PREOCCUPARTI DI FAR ESEGUIRE LE MANUTENZIONI SONO GIA' COMPRESSE NEL PREZZO
- SCEGLI A FINE CONTRATTO SE RINNOVARE IL MEZZO—RISCATTARLO—PROSEGUIRE CON UNA RATA PIU' 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 E' MOMENTANEAMENTE DISPONIBILE PER TUTTO IL NORD ITALIA (LIGURIA—PIEMONTE—VALLE D'AOSTA—LOMBARDIA—TRENTINO ALTO ADIGE—VENETO—FRIULIA VENEZIA GIULIA—EMILIA ROMAGNA)

GAMMA DRIVER - POSTINI - FOOD

EVO E—TIMES CITY 8000 HT



FRAME	Alu Formed 26"/24" easy access, Lega 6061-T6, Tig Welded
FORK	Tig 25" - 24" nobbia cavalletto
REAR DERAILLEUR	Shimano 3 velocità interno
SHIFTERS LEVERS	Shimano
BRAKES	Freni a rullo Shimano
HUBS	Shimano Alu 36h motor on front
SADDLE	Copertura morbida in vinile imbottitura in PU con cuscinetti in gomma
TYRES	Posizione 26" x 1.35" anteriore 24" x 1.35"
MOTOR	Brushless 36V 250W on front Hub
MAX TORQUE	
BATTERY	320 16V, 13Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% Th / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Basic: whitone carica più 3 livelli di assistenza
OTHER FUNCTIONS	Light

TRIO E—CARGO Atala



FRAME	Alu Formed 26" easy access, Fix—Flex system
FORK	Hi-Ten Tig 20"
BRAKES	Front: Promax Alu, V-Brake con stazionamento / rear Drum
FREEWHEEL	16T
HUBS	Front: motor Rear: Cargo special
SADDLE	Trekking With elastomers
TYRES	Front 20" alu, 36h Rear 16" alu 36h
MOTOR	Bafang brushless 36V 250W on rear Hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v, 418Wh, under carrier Samsung cells with BMS
SENSOR TYPE	Speed sensor
CHARGER TIME	100% 6.5 h / 80% 4h30min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Atala A320, with LED, Power +/- light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-6 Km/h with no pedaling

SCOOTER eSpro70 Askoll



DESCRIZIONE PRODOTTO

- Grande manovrabilità
- 2 Batterie estraibili
- Diverse modalità di marcia
- Seduta Ergonomica
- Pneumatici a doppia mescola
- POTENZA 2700 W
- Velocità Massima 66Km/h
- Autonomia 96Km
- Leggero, Solido, Affidabile
- Elevata Capacità di carico 40kg Massimo

GAMMA COLORI



GAMMA TURISMO - CITTA' - CITTA'

RIVIERA CUTE S 400 Atala



FRAME	Alu Formed 24" easy access, internal cables
FORK	Hi-Ten Tig 26"
REAR DERAILLEUR	Shimano Tourney RD-TY300
SHIFTERS LEVERS	Shimano Tourney SL-R551 RevuS/VL, 6s
BRAKES	Promax Alu
FREE WHEEL	Shimano tourney 6s 14-28
HUBS	Shimano Alu 36h motor on rear
SADDLE	Selle Royal Wave
TYRES	Blyte Garda 26" x 1.75"
MOTOR	Bafang brushless 36V 250W on rear Hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v, 468Wh, under carrier
SENSOR TYPE	Speed sensor
CHARGER TIME	100% Th / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Atala A320, with LED, Power +/- light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-6 Km/h with no pedaling External light control

SPORT CX500 LTD Atala



FRAME	Alu Formed 27,5", Hydroformed, custom tubing internal routing
FORK	Suntour XCM RL, 100 mm, Remote lockout
REAR DERAILLEUR	Shimano Altus RD-M2000 SGS
SHIFTERS LEVERS	Shimano Altus SL-M2000 Rapidfire, 9s
BRAKES	Shimano BR-M315, Rotor SM-RT10 180 mm/180 mm
HUBS	Shimano TX505, CL, 32h
SADDLE	Selle Royal Sauris
TYRES	Schwalbe Smart Sam 27,5" x 2,60"
MOTOR	Bosch Performance CX 34V, 250W central position
MAX TORQUE	75 Nm
BATTERY	Power pack 500, frametype, weight 2.5 Kg
SENSOR TYPE	TORQUE
CHARGER TIME	Up to 7.5 hours
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Purion
OTHER FUNCTIONS	4 livelli: 50% eco - Tour 120% - EMTB 120%/300% - Turbo 300%

CITTA' eB2 Askoll



DESCRIZIONE PRODOTTO

- Computer di bordo
- Motore su hub anteriore
- Motore prodotto da Askoll
- Seduta imbottita e ammortizzata
- Telaio ergonomico
- Batteria estraibile
- Cambio automatico
- Motore con 4 livelli di assistenza

GAMMA COLORI

TELAIO:  

DETTAGGI:  



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