

Sicurezza e Mobilità: le proposte emerse al Move.App



In primo piano



Incentivi all'Autotrasporto: 33,6 milioni di euro per le aziende

pagina 4



Eumove: la neonata super associazione della mobilità europea

pagina 8



La squadra del MIT: il Ministro Toninelli, i sottosegretari e le commissioni

pagina 12



Move.App Expo 2018: le proposte emerse al convegno Assotrasporti

pagina 20



Aspettando il Transpotec Logitec 2019 di Verona: le anticipazioni

pagina 22



Dal territorio: focus Liguria, Emilia-Romagna, Abruzzo

pagina 36

GENTE IN MOVIMENTO

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



INTERAGISCI CON LA COMMUNITY ONLINE

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

REGALA UNA COPIA OMAGGIO DEL MAGAZINE

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

www.genteinmovimento.com | redazione@genteinmovimento.com

 genteinmovimento

 genteinmov

 Gente in Movimento



TN 5/2018 • Anno XX

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

Davide Calvi, Simone Cugno, Marco Comelli, Pasquale Dui, Massimo Ibba, Giuliano Latuga, Roberto Lucaccioni, Giovanni Nenz, Fabio Reati, Paolo Sartor, Cresco Scapolan.

Amministrazione

Stefania Ricca

Redazione e pubblicità

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

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social

trasportonotizie.com
 TN - Trasportonotizie
 NotizieTN

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

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 8. **NORME E ISTITUZIONI**
- 18. **L'INTERVISTA**
- 20. **EVENTI**
- 24. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 26. **LA TUA VOCE**
- 30. **CONSULENTI**
- 30. **ADR**
- 32. **Assicurativo**
- 34. **Lavoro**
- 35. **Lavoro**
- 36. **DAL TERRITORIO**
- 36. **Qui Liguria**
- 37. **Qui Emilia-Romagna**
- 38. **Qui Abruzzo**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



SICUREZZA E MOBILITÀ

La tragedia del crollo del Ponte Morandi di Genova, che ha causato 43 vittime e segnato profondamente la storia del nostro Paese, così come il grave incidente di Bologna, in cui un'autocisterna carica di GPL è esplosa uccidendo due persone, riporta in auge questioni da tempo irrisolte che riguardano sicurezza e mobilità. Proprio da queste considerazioni è nato il convegno del Move.App Expo 2018 promosso da Assotrasporti, dal quale sono emerse interessanti osservazioni e proposte da parte dei relatori e dei partecipanti. Sicuramente, il Transpotec Logitec di Verona 2019 rappresenta un'importante opportunità per scoprire le soluzioni più innovative in materia di sicurezza, come i dispositivi di assistenza alla guida e mezzi sempre più

tecnologici ed ecologici. Per evitare che tragedie del genere possano ripetersi ancora, è necessario un lavoro congiunto del settore pubblico, delle associazioni e delle aziende dell'autotrasporto. Assotrasporti in Italia ed Eumove in Europa hanno già dichiarato il loro impegno. Nei prossimi giorni verrà discussa in Parlamento l'approvazione del Decreto Genova promosso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli. In questo numero cerchiamo quindi di conoscere il rappresentante del MIT del Governo giallo-verde, il cosiddetto Governo del cambiamento, dei sottosegretari e delle Commissioni Permanenti di Camera e Senato, per capire quali sono gli obiettivi e le intenzioni dell'XVIII Legislatura.

33,6 milioni di incentivi per l'autotrasporto

Il contributo del MIT per l'acquisto di mezzi meno inquinanti

Fino al **15 aprile 2019** è possibile presentare la domanda telematica per ricevere gli incentivi stanziati per il rinnovo dei veicoli.

Con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2018 n. 221 e il Decreto Dirigenziale 05 luglio 2018 n. 78, vengono confermati i 33,6 milioni di incentivi previsti nella legge di Bilancio per il settore autotrasporti.

L'obiettivo è di ridurre il livello delle **emissioni inquinanti** attraverso la dismissione dei veicoli di vecchia generazione e l'acquisizione di trattori a motorizzazione alternative: metano **CNG**, gas naturale liquefatto **LNG**, **ibrida** (diesel/elettrico) ed **elettrica** (Full Electric).

I 33,6 milioni previsti spettano alle imprese di autotrasporto merci per conto terzi per l'acquisto di veicoli per un importo massimo di **750.000 € per singola azienda**.

L'ammontare totale degli incentivi è così suddiviso:

- **9,6 milioni** di euro per l'acquisto (anche in leasing) di autoveicoli nuovi di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate, destinati al trasporto merci, con alimentazione a metano,



LNG, ibrida ed elettrica, oppure per la riconversione dei motori diesel in elettrici.

- **9 milioni** di euro per la rottamazione di veicoli pesanti a partire da 11,5 tonnellate e acquisto di mezzi nuovi Euro 6 equivalenti.
- **14 milioni** di euro per l'acquisto (anche in leasing) di rimorchi e semirimorchi nuovi per il trasporto combinato ferroviario e marittimo, e per trasporti di derrate deteriorabili ATP.
- **1 milione** di euro per l'acquisto (anche in leasing) di casse mobili, rimorchi e semirimorchi porta casse per favorire il trasporto intermodale.

I contributi saranno erogati fino ad esaurimento delle risorse, nel qual caso saranno ridotti proporzionalmente tra le imprese aventi diritto.

Le domande di ammissioni devono essere presentate esclusivamente per via telematica, collegandosi al [portale dell'automobilista](#).

Per richiedere ulteriori informazioni sulle misure di aiuto contattare, dal lunedì al venerdì dalle 9,30 alle 13,30, il numero verde 800 896 969 oppure scrivere a info@ramspa.it.

Per assistenza tecnica sui servizi telematici contattare il Call Center al numero verde 800 232 323, attivo dal lunedì al venerdì dalle 8.00 alle 20.00 ed il sabato dalle 8.00 alle 14.00

Quanto vale il contributo 2018

Per i mezzi a metano (**CNG**) e trazione **ibrida diesel/elettrico** l'importo è di:

- **4.000€** per veicoli da 3,5 a 7 tonnellate
- **8.000€** per veicoli ibridi da 7 a 16 tonnellate e per veicoli metano CNG pari o superiore a 7 tonnellate
- **20.000€** per veicoli di massa superiore alle 16 tonnellate ibridi o LNG.

Per i mezzi **elettrici**, gli incentivi previsti sono di:

- **10.000€** per veicoli da 3,5 a 7 tonnellate
- **20.000€** per veicoli superiori alle 7 tonnellate

Per la **riconversione** di mezzi da 3,5 tonnellate in veicoli elettrici il contributo è del 40% (calcolato sui costi ammissibili) fino a un massimo di 1.000€.

Invece, per la **rottamazione** di mezzi pesanti e conseguente acquisto di **Euro 6**, il contributo è di:

- **5.000€** per veicoli da 11,5 a 16 tonnellate
- **10.000€** per veicoli superiori alle 16 tonnellate

Per **rimorchi** e **semirimorchi** l'importo cambia secondo la dimensione aziendale:

- **10%** del costo fino a un massimo di 5.000€ per le medie imprese
- **20%** del costo fino a un massimo di 5.000€ per le piccole imprese
- **1.500€** per tutte le altre.

Infine, per le casse mobili, rimorchi o semirimorchi porta casse il contributo è di 8.500€.

Deduzioni forfettarie

Il Ministro Toninelli si impegna ad aumentarle

Il comunicato sugli importi delle **deduzioni forfettarie 2017** per l'autotrasporto merci in conto terzi si è fatto attendere a lungo quest'estate e, quando è arrivato, ha portato una brutta sorpresa.

Rispetto all'anno precedente, infatti, sono diminuiti notevolmente.

Per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore oltre il Comune in cui ha sede l'impresa l'importo è di **38,00€ al giorno**, contro i 51,00€ dell'anno precedente; mentre per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore all'interno del Comune in cui ha sede l'impresa si ha una riduzione del **35% dell'importo** precedente, ovvero 13,30€ contro i 17,85 € dello scorso esercizio.

È rimasto invariato, invece, l'importo massimo di 300€ per ciascun veicolo per il recupero del contributo versato al **Servizio Sanitario Nazionale** sui premi di assicurazione per la responsabilità civile, per i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli



a motore adibiti a trasporto merci di massa complessiva a pieno carico non inferiore a 11,5 tonnellate.

La stretta sulle deduzioni non è certo stata ben accolta dalle imprese di autotrasporto. È notizia di questi giorni (fine ottobre) che il Governo stanzierà **26,4 milioni di euro** per l'autotrasporto per il 2018, che serviranno ad aumentare gli importi per le deduzioni delle spese forfettarie.

Inoltre, in una nota il Ministro Toninelli ha reso noto che il MIT sta "lavorando sul tema delle **accise** e per

inserire in legge di Bilancio incentivi alla rottamazione e al rinnovamento del parco mezzi."

La manovra punta a "rifinanziare gli interventi sia in favore del trasporto intermodale che, soprattutto, a beneficio della riduzione compensata dei **pedaggi autostradali** a vantaggio degli autotrasportatori."

Infine, il Ministro informa che "se le risorse non dovessero bastare per inserire tutte queste misure per gli autotrasportatori, rimedieremo sicuramente nel 2019".

Traffico, ecco le statistiche

A settembre aumento del 3% sulle strade del gruppo Anas

L'osservatorio del Traffico dell'Anas a settembre ha rilevato un aumento del 3%

dell'IMR, l'**Indice di Mobilità Rilevata**. Analizzando i dati nel dettaglio, si nota che l'incremento della

congestione stradale è distribuito uniformemente su tutta la Penisola: +3% al nord, +2% al centro, +4% al sud e in Sardegna, +1% in Sicilia.

Chiaramente, essendo settembre un mese interessato dal **controesodo vacanziero**, l'aumento dei flussi si concentra soprattutto al nord e al centro.

Per quanto riguarda i dati relativi ai **mezzi pesanti**, il termine dei blocchi stabiliti per il mese di agosto determina un aumento della presenza dei veicoli industriali su strada del 12%, con un picchi al nord e centro (rispettivamente del 17% e del 13%).

Rispetto a settembre 2017, il traffico pesante diminuisce dell'1%.



Mercato veicoli, in crescita gli industriali

Rallentano i commerciali, -21,7% a settembre

Secondo i **dati UNRAE**, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, le immatricolazioni degli **autocarri** fino a 3,5 tonnellate sono calate del 21,7% rispetto allo stesso periodo del 2017.

Infatti, dopo un inizio d'anno in crescita (gennaio aveva registrato un +14,8% e febbraio +5,1%) il mercato ha rallentato fino a segnare un pesante arresto.

Michele Crisci, Presidente dell'UNRAE comunica che "la forte contrazione delle vendite nel mese di settembre [...] è stata determinata da una non completa disponibilità di prodotti rispondenti alle **nuove norme di omologazione**, entrate in vigore il 1° settembre per gli autocarri di fascia di peso più bassa, e da un'attesa generalizzata degli operatori, che ha inciso sulla debole raccolta di nuovi ordini, in un contesto macroeconomico che mostra segnali di rallentamento".

Analizzando i dati delle immatricolazioni suddivisi per tipo di alimentazione (riferimento gennaio-settembre) si nota un dato interessante: l'aumento delle immatricolazioni con motorizzazione a **metano** e **ibrida** (rispettivamente +12,2% e +29,4% rispetto al 2017).

In tutt'altra direzione viaggia il mercato dei **veicoli industriali** che, dall'inizio dell'anno, ha segnato un +11,77% per i veicoli con massa totale a terra superiore alle 3,5 t, e un +13,1 per i mezzi pesanti con massa uguale o superiore alle 16 t.

Osservando il dettaglio su base mensile, si osserva un forte aumento delle immatricolazioni nella prima metà dell'anno, con un picco di +42,1% (veicoli > 3,5 t) e +51,6% (veicoli ≥ 16 t) ad aprile, per poi subire un rallentamento nei mesi estivi.

Di fatto, si constata che gli autotrasportatori non hanno risposto favorevolmente allo stanziamento

degli **incentivi** per il rinnovo mezzi.

Secondo **Franco Fenoglio**, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE, "non possiamo far altro che confermare quanto andiamo ripetendo circa le modalità di sostegno al settore messe in atto nel nostro Paese negli ultimi anni.

L'utilizzo delle risorse dedicate, destinate a garantire la sopravvivenza delle imprese più che a indirizzarne lo sviluppo verso un'effettiva **competitività**, non ha dato risultati positivi[...].

Si sta realizzando una specie di razionalizzazione spontanea forzata del comparto, che non essendo sostenuta e guidata verso **obiettivi di sistema**, non è in grado di affrontare con carte vincenti la concorrenza estera, e si risolve nella chiusura delle imprese più piccole e nell'emigrazione delle altre, con conseguenze negative sul mercato dei veicoli, sull'occupazione qualificata e sul gettito fiscale per lo Stato".

Addio al Sistri

Nuovo sistema dalla primavera 2019

Sergio Costa, il Ministro dell'Ambiente del neoletto governo giallo-verde, in un'intervista di Tiscalinews, parlando di traffico di rifiuti tossici e nocivi, afferma di voler mandare in pensione l'attuale sistema Sistri, (Sistema di controllo della Tracciabilità dei Rifiuti).

"Per quello che mi riguarda, da ministro, credo che vada ripensato il sistema di controllo ambientale dei rifiuti.

Si chiama Sistri, ed è in vigore da una decina di anni. In sostanza una scatoletta nera applicata sotto i tir e i mezzi di trasporto dei rifiuti tracciano i percorsi dei mezzi.

Dobbiamo riconoscere che Sistri non ha funzionato. Non si tratta di migliorarlo ma di mandarlo in pensione. Entro la prossima primavera

entrerà in funzione un nuovo sistema di tracciabilità dei 140 milioni di tonnellate di rifiuti speciali che si movimentano in Italia".





SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

**TESSERE
CARBURANTE**



LUBRIFICANTI

**LOCALIZZATORI
SATELLITARI**



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

Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it

Web: www.imprenditorieprofessionisti.it

Eumove, la neonata super associazione europea della mobilità

Assotrasporti incontra gli Eurodeputati

Il 25 settembre 2018, l'Associazione Nazionale Assotrasporti incontra gli eurodeputati italiani per presentare **Eumove**, la super associazione europea della mobilità nata da un **progetto paneuropeo** di grande interesse per tutti i cittadini dell'Unione, per l'ambiente e per l'economia del nostro Paese e degli altri Stati membri.

L'European Mobility, Vehicles and Energy Association è un'organizzazione non governativa e senza scopo di lucro aperta a tutti i cittadini europei, imprese, associazioni e professionisti del **sistema di trasporto** merci e passeggeri, e a tutti coloro che sono legati al settore dei trasporti e della mobilità in generale.

Agli incontri hanno partecipato il Presidente di Eumove Giancarlo Terrasan, il Segretario generale Ana Bela Nogueira e il **Presidente di Assotrasporti Secondo Sandiano**.

Assotrasporti e il Presidente Sandiano sono **promotori**, soci **fondatori** di Eumove e componenti di rappresentanza del nucleo

costitutivo italiano.

La delegazione italo-portoghese ha incontrato gli **Eurodeputati** del Partito Democratico, Luigi Morgano (foto in alto a sinistra) e Isabella De Monte (foto in alto a destra), Massimiliano Salini di Forza Italia (foto in basso a sinistra) ed Eleonora Evi del Movimento 5 Stelle (foto in basso a destra).

“Il mondo è in costante trasformazione e la parola **mobilità** è sempre più presente nelle nostre vite e ha un'importanza innegabile.

Vogliamo dare il nostro miglior contributo per un mondo e una società migliori in termini di mobilità e sistemi operativi.” Questa la mission di Eumove che leggiamo sul sito www.eumove.org.



Che cosa succede in Europa?

Il primo Pacchetto Mobilità è stato bocciato

Lo scorso anno la Commissione Juncker presentò l'ultimo pacchetto di misure volte a migliorare il settore della mobilità, con l'obiettivo di garantire un **traffico più sicuro**, l'impiego di veicoli meno inquinanti e l'adozione di soluzioni tecnologiche capaci di aumentare la competitività dell'industria europea.

Sulla stessa scia, la Commissione Trasporti e Turismo, anche conosciuta come **TRAN**, ha proposto alcune revisioni al pacchetto per la modifica della normativa relativa a lavoro distaccato, cabotaggio e tempi di guida/riposo.

Con il voto del 4 giugno si è posto un freno alla liberalizzazione selvaggia del **cabotaggio**, limitandolo al solo viaggio di ritorno da un trasporto internazionale in modo da impedire la concorrenza sleale alle PMI italiane da parte delle imprese dell'est.

In materia di controlli, non è stata recepita la proposta di istituire un portale europeo accessibile da tutte le autorità in tempo reale per la verifica dei dati trasmessi dai **tachigrafi intelligenti (satellitari)**.

Respite, invece, le proposte di mantenere la flessibilità sui riposi settimanali dei camionisti e sul distacco dei lavoratori.

Giunto in Parlamento il 14 giugno, il **Pacchetto Mobilità** del TRAN è stato bocciato. I temi più caldi, che hanno creato disaccordo all'interno dell'Unione, sono stati i pareri sui tempi di guida, il cabotaggio e il distacco dei conducenti.



L'obiettivo dell'opposizione, formata dalle Nazioni dell'**Est Europa**, è di ottenere la cancellazione dei limiti già adottati dall'UE in favore di una totale **liberalizzazione** che creerebbe un forte squilibrio sul mercato, penalizzando fortemente le aziende dell'Ovest.

Tutto da rifare quindi. Con la bocciatura del 4 luglio 2018, di fatto il Parlamento Europeo rispedisce al mittente il primo Pacchetto

Mobilità, nuovamente in mano alla Commissione Trasporti che avrà il compito di riscriverlo.

I tre file relativi ai pilastro sociale del pacchetto mobilità sono stati così votati:

- **distacco** dei conducenti: 286 voti a favore, 390 contro e 9 astenuti;
- **tempi di guida** e riposo: 229 voti a favore, 422 contrari e 30 astenuti;
- **cabotaggio** stradale, società fittizie e pratiche illegali nei trasporti: 103 voti favorevoli, 551 contrari e 29 astenuti.

Daniela Aiuto, eurodeputata italiana e membro del TRAN, sul suo sito afferma "il voto di oggi sul distacco rappresenta un chiaro fallimento di questa Europa, molto attenta ai mercati e al business legato agli scambi di merci, ma poco ai diritti sociali dei lavoratori".

Un punto a favore è stato raggiunto il 10 luglio 2018 con l'approvazione del dossier sul trasporto merci combinato redatto da Daniela Aiuto, argomento che rientra nel primo pacchetto mobilità.

Nonostante fossero attesi sviluppi relativi al Pacchetto Mobilità da parte del TRAN dopo la pausa estiva, a ottobre 2018 non risultano esserci novità.

SCOTTO

TENDE & TELONI



Via Circonvallazione 38
 CASTELLETTO STURA (CN)
 Tel./Fax 0171.791391
www.teloniscotto.it - info@scottoteloni.it

Consultazioni pubbliche sull'autotrasporto

Partecipa ai sondaggi dell'UE

Non tutti sanno che la Commissione Europea promuove delle consultazioni pubbliche in diversi ambiti, tra cui il trasporto, con lo scopo di **coinvolgere i cittadini** europei e conoscere il loro parere su tematiche specifiche.

L'obiettivo è di coinvolgere i diretti interessati, gli stessi cui si rivolgerà la norma finale, in una **fase prelegislativa** durante la quale si delineano le basi della nuova legge.

Un esempio, è la consultazione *No more seasonal clock changes* chiusasi da poche settimane e promossa per sapere se i cittadini fossero d'accordo o meno a sospendere il cambio semestrale dell'ora legale/solare.

La questione, sollevata anche dai

Ministri dei Trasporti, ha ricevuto l'84% dei consensi e, pertanto, verrà proposta la sospensione del cambio stagionale.

La consultazione "Orientamenti per la rete transeuropea di Trasporto" di prossima presentazione, ha lo scopo di valutare i progressi in materia di trasporti dei cosiddetti **orientamenti TEN-T**, le reti Transeuropee (TEN) di trasporto (T) indispensabili per lo sviluppo del mercato interno, la creazione di posti di lavoro e la costruzione di infrastrutture internazionali.

Di fatto, "avere una rete transeuropea di trasporto solida significa avere **trasporti efficienti**, sicuri, intelligenti e sostenibili, che tengono conto della digitalizzazione e

dei cambiamenti climatici.

La consultazione ha quindi lo scopo di valutare i progressi realizzati in questo ambito, in particolare focalizzandosi su alcuni elementi fondamentali:

- carburanti alternativi e puliti;
- trasporto multimodale;
- digitalizzazione del comparto.

Non appena sarà aperto il periodo di consultazione, anche tu **potrai dire la tua**.

Alle consultazioni pubbliche, infatti, possono partecipare ONG, organizzazioni della società civile, operatori di mercato, accademici, esperti tecnici, parti interessate e privati cittadini.

Per partecipare andare sul sito: ec.europa.eu/info/consultations_it.

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108
12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)
tel. 0171 262088 - fax 0171 261800
www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



It's easier to leaseplan

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**

Ogni mese in tutta Italia il mensile più qualificato ...
 con il nuovo, l'usato e unico nel suo genere
 mezzi e attrezzature da lavoro in tutte le sue declinazioni.

MENSILE DI ANNUNCI FOTOGRAFICI E ATTUALITÀ - EDITORIALE WINNER

Veicoli Lavoro & AUTOMOTO vintage

euro 4,00

Follow us on
 Facebook YouTube

Segui il fan group
 @ 548.065.4864

Ativa il lettore QR Code
 e visita il nostro sito!

MENSILE DI ANNUNCI FOTOGRAFICI E ATTUALITÀ - EDITORIALE WINNER

Veicoli Lavoro & AUTOMOTO vintage

euro 4,00

Follow us on
 Facebook YouTube

Segui il fan group
 @ 548.065.4864

Ativa il lettore QR Code
 e visita il nostro sito!

MENSILE DI ANNUNCI FOTOGRAFICI E ATTUALITÀ - EDITORIALE WINNER

Veicoli Lavoro & AUTOMOTO vintage

euro 4,00

Follow us on
 Facebook YouTube

Segui il fan group
 @ 548.065.4864

Ativa il lettore QR Code
 e visita il nostro sito!

MENSILE DI ANNUNCI FOTOGRAFICI E ATTUALITÀ - EDITORIALE WINNER

Veicoli Lavoro & AUTOMOTO vintage

euro 4,00

Follow us on
 Facebook YouTube

Segui il fan group
 @ 548.065.4864

Ativa il lettore QR Code
 e visita il nostro sito!

11ª MOSTRA
 CITTÀ DI TR

Sabato 13 & Domen

Infoline +39 335.6610134

MENSILE DI ANNUNCI FOTOGRAFICI E ATTUALITÀ - EDITORIALE WINNER

Veicoli Lavoro & AUTOMOTO vintage

euro 4,00

Follow us on
 Facebook YouTube

Segui il fan group
 @ 548.065.4864

Ativa il lettore QR Code
 e visita il nostro sito!

MENSILE DI ANNUNCI FOTOGRAFICI E ATTUALITÀ - EDITORIALE WINNER

Veicoli Lavoro & AUTOMOTO vintage

euro 4,00

Follow us on
 Facebook YouTube

Segui il fan group
 @ 548.065.4864

Ativa il lettore QR Code
 e visita il nostro sito!

MENSILE DI ANNUNCI FOTOGRAFICI E ATTUALITÀ - EDITORIALE WINNER

Veicoli Lavoro & AUTOMOTO vintage

euro 4,00

Follow us on
 Facebook YouTube

Segui il fan group
 @ 548.065.4864

Ativa il lettore QR Code
 e visita il nostro sito!

25-26-27-28
 Ottobre 2018

FIERA DI PADOVA

www.automotodepoca.com

La squadra del MIT

Il Ministro Toninelli e i sottosegretari

Il Governo Conte ha assegnato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a **Danilo Toninelli**, ex capogruppo del Movimento 5 Stelle al Senato.

Nato a Soresina, in provincia di Cremona, attualmente vive a Castelleone con sua moglie e i loro due figli.

Diplomato al Liceo Scientifico "Pascal" di Manerbio, si laurea in giurisprudenza nel 1999 presso l'Università degli Studi di Brescia con 110/110.

Prima di intraprendere la carriera politica, presta servizio a Torino come Ufficiale di Complemento dell'Arma dei Carabinieri (1999-2001).

Successivamente e fino all'elezione come Deputato in Parlamento, lavora come ispettore tecnico presso una compagnia assicurativa.

È il fondatore del gruppo cremasco del Movimento, con il quale si candida alle regionali lombarde del 2010 come consigliere per la Provincia di Cremona.

Nel 2013 viene eletto **Deputato** della XVII Legislatura, ricoprendo la carica di vicepresidente della Commissione Affari Costituzionali della Presidenza del Consiglio e Interni della Camera dei Deputati fino al 2015 e, successivamente, diviene membro del Comitato permanente dei pareri e della giunta per il regolamento della Camera.

"Posso dire orgogliosamente di aver partecipato in prima linea, prima in Commissione e in Aula e poi tra la gente e nelle piazze, alla battaglia contro la riforma Renzi-Boschi e alla storica e fondamentale vittoria del 4 dicembre.

Questa esperienza mi ha permesso, insieme ai miei colleghi di Commissione, di poter collaborare con molti esperti del settore, con i quali ho potuto contribuire alle proposte per il programma Affari Istituzionali che sono state votate dagli iscritti del M5S."

Alle elezioni del 2018 è eletto **Senatore** della Repubblica e



capogruppo per il M5S al Senato.

Il suo impegno politico, dichiara, "è quello di far tornare l'Italia ad essere un Paese a misura di famiglia, dove tutti possano progettare di fare figli in serenità e fiducia. [...]"

Essere portavoce parlamentare del **M5S** significa lavorare per il bene dei cittadini, mantenendo ovviamente un occhio attento alla stabilità del Paese."

Inoltre, persegue l'obiettivo di riavvicinare i cittadini alla politica, "elevando il livello morale e culturale della classe politica e, di conseguenza, migliorando la qualità della vita di tutti."

Ufficialmente in carica dal 1° giugno 2018, il neo eletto **Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti** Danilo Toninelli nella sua prima dichiarazione pubblica afferma che "Le infrastrutture saranno decise in base ai risultati di analisi

costi-benefici".

Il suo obiettivo è di potenziare il metodo "costi-benefici" attraverso un'attenta pianificazione delle opere, il taglio agli sprechi e una revisione dei progetti.

Allo stesso tempo, dovranno aumentare gli investimenti e i lavori di manutenzione delle opere esistenti.

In occasione dell'assemblea annuale di **Anita**, Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici, sulla sua pagina Facebook scrive:

"I trasporti non possono essere più visti separati dall'industria, dalla manifattura, dai servizi, dall'agricoltura. Una razionale integrazione logistica è fondamentale. Dalle Alpi passa il 70% del nostro import-export.

Ma le Alpi non sono così distanti dai porti come si possa pensare. Ecco che tutto si tiene insieme.[...]"



Al suo fianco, sono stati nominati tre sottosegretari ai Trasporti: Edoardo Rixi, Michele Dell'Orco e Armando Siri.

Edoardo Rixi (nella foto a sinistra), invece, è stato consigliere della Lega a Genova nel 2002, divenendo consigliere regionale nel 2010. Eletto alla camera nell'attuale legislatura, è stato rinviato



a giudizio per un'inchiesta sulle "spese pazze" di altri 22 consiglieri regionali.

Il 13 settembre 2018 viene nominato **Viceministro** con delega ai porti e alla logistica.

Michele Dell'Orco (nella foto centrale) è stato eletto Deputato 5 Stelle nel 2013. Nel suo primo mandato



è stato membro della Commissione Trasporti della Camera.

Armando Siri (nella foto a destra) è stato eletto Senatore della Lega alle ultime elezioni. Giornalista di professione, ha iniziato la sua carriera politica nel Partito Socialista, collaborando con Bettino Craxi.

Le linee programmatiche del MIT Quali gli obiettivi da perseguire?

L'impegno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dichiara Toninelli, è di rispettare il **contratto di governo**, ascoltando le istanze parlamentari.

Nell'enunciare le linee programmatiche del dicastero, il Ministro pone particolare attenzione sul tema della **sicurezza stradale**, il miglioramento della qualità della vita, lo sviluppo dell'intermodalità e della mobilità elettrica.

In particolare, per quanto riguarda il settore dell'autotrasporto merci, il MIT ritiene che "il sistema pulviscolare delle imprese" abbia bisogno "di un sostegno particolare, specie in chiave di **lotta al dumping** e all'abusivismo".

Toninelli dichiara la necessità di proseguire sulla rotta tracciata dalla Road Alliance, rafforzando le attività di controllo e prevedendo l'applicazione della nuova normativa sul distacco dei lavoratori.

L'obiettivo è di far tornare il cabotaggio un'attività saltuaria,

contrastando la pratica consolidata da alcune aziende dell'Est Europa.

Per contrastare l'allungamento dei tempi utili per la revisione dei mezzi sarà valutata l'introduzione dei controlli presso le officine private e la riattivazione dei **Centri Mobili di Revisione**.

Inoltre, il Ministero si impegna nel sviluppare una procedura di semplificazione dell'iter di controllo, per snellire la pratica e ridurre i tempi di revisione.

Per colmare la distanza venutasi a creare tra le istituzioni pubbliche e gli attori del settore, il MIT vuole rilanciare la **consulta dell'autotrasporto** come luogo di incontro tra le parti.

Allo stesso tempo, verranno istituiti dei tavoli di lavoro con l'obiettivo di:

- impostare forme di incentivazione per l'aggregazione delle imprese di trasporto merci;
- proseguire le politiche di incentivazione per il rinnovo del parco mezzi, l'acquisto di

veicoli dual-fuel o alimentati con carburanti alternativi;

- favorire il sostegno alla competitività delle aziende italiane.

In materia di **trasporto eccezionale** è volontà del MIT promuovere la stesura di un dossier che si possa tradurre in disegno di legge con l'obiettivo di modificare il codice della strada vigente, reintrodurre il vincolo del "pezzo unico indivisibile" e favorire la diffusione di buone prassi come i protocolli di intesa inter-istituzionale.

Infine, constatato che in Italia la tassazione sui carburanti eccede la media europea (siamo a 71,3 contro i 62,7 dell'Unione) e, di conseguenza, il prezzo del diesel è il più alto d'Europa, il Ministero conferma il proseguimento dei rimborsi integrali dell'**accisa sul gasolio** per gli usi commerciali, limitando però il vantaggio solo ai veicoli meno inquinanti.

Le commissioni di Camera e Senato

Chi si occuperà di trasporti?

Alla **Camera**, la presidenza della IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni è andata al leghista **Alessandro Morelli**.

Giornalista de "la Padania" e di "Radiopadania Libera", è stato assessore al Turismo, Marketing Territoriale e Identità del Comune di Milano. Eletto nel 2011 Consigliere Comunale di Milano, attualmente sostituisce Matteo Salvini come capogruppo.

Deborah Bergamini e Diego De Lorenzis sono, invece, i vicepresidenti della Commissione Trasporti. Laureata in lingue e vincitrice di una borsa di studio in Massachusetts, la dott.ssa Bergamini viene eletta nel 2008 alla Camera dei Deputati nelle liste del Popolo della Libertà. Con la sospensione dell'attività del partito, aderisce a Forza Italia dove ottiene l'incarico di

"Responsabile della comunicazione".

Al suo secondo mandato, troviamo il pugliese **Diego De Lorenzis** del Movimento 5 Stelle. Ingegnere informatico, il grillino ha già preso parte alla commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni nella passata legislatura.

In qualità di segretari, sono state nominate **Guia Termini**, giovanissima grillina trevigliese (33 anni), affiancata da **Raffaella Paita** del Partito Democratico.

Al **Senato**, invece, l'ottava Commissione Lavori pubblici e comunicazione è presieduta da **Mauro Coltorti**, già indicato in campagna elettorale da Di Maio come possibile ministro dei trasporti 5 Stelle. Esperto di terremoti e di geomorfologia, il Professore è al suo primo mandato.

La vicepresidenza va alla coalizione

di destra, con **Maurizio Campari** della Lega e Domenico De Siano di Forza Italia. Ingegnere Civile, il dott. Campari è Consigliere Comunale a Parma e al suo primo mandato in Parlamento, mentre il napoletano **Domenico De Siano** ha iniziato la sua attività politica con il Popolo della Libertà per poi aderire a Forza Italia nel 2013.

Antonella Faggi, della Lega, e Bruno Astorre, del Partito Democratico sono stati eletti segretari. Laureata in Scienze Amministrative, la Dott.ssa Faggi ha intrapreso la sua carriera politica nella Lega, divenendo nel 2007 Sindaco di Lecco.

Bruno Astorre, invece, ha una lunga storia politica alle sue spalle, iniziata come Consigliere Comunale a Roma, per poi passare in Provincia, Regione e, infine, nella passata legislatura, al Senato.

IX Commissione - Camera Trasporti, Poste e Telecomunicazioni



PRESIDENTE

MORELLI Alessandro
Lega - Salvini Premier



VICEPRESIDENTE

BERGAMINI Deborah
Forza Italia
Berlusconi Presidente



VICEPRESIDENTE

DE LORENZIS Diego
Movimento 5 Stelle



SECRETARI

PAITA Raffaella
Partito Democratico
(a sinistra)

TERMINI Guia
Movimento 5 Stelle
(a destra)



Composizione

BALDELLI Simone
Forza Italia - Berlusconi Presidente

BARBUTO Elisabetta Maria
Movimento 5 Stelle

BARZOTTI Valentina
Movimento 5 Stelle

BRUNO BOSSIO Vincenza
Partito Democratico

CANTINI Laura
Partito Democratico

CANTONE Luciano
Movimento 5 Stelle

CAPITANIO Massimiliano
Lega - Salvini Premier

CARINELLI Paola
Movimento 5 Stelle

CECCHETTI Fabrizio
Lega - Salvini Premier

DE GIROLAMO Carlo Ugo
Movimento 5 Stelle

DONINA Giuseppe Cesare
Lega - Salvini Premier

FICARA Paolo
Movimento 5 Stelle

FIDANZA Carlo
Fratelli D'italia

FOGLIANI Ketty
Lega - Salvini Premier

GARIGLIO Davide
Partito Democratico

GERMANA' Antonino
Forza Italia - Berlusconi Presidente

GIACOMELLI Antonello
Partito Democratico

GIACOMETTI Antonietta
Lega - Salvini Premier

GRIPPA Carmela
Movimento 5 Stelle

LIUZZI Mirella
Movimento 5 Stelle

MACCANTI Elena
Lega - Salvini Premier

MARINO Bernardo
Movimento 5 Stelle

MULE' Giorgio
Forza Italia - Berlusconi Presidente

NOBILI Luciano
Partito Democratico

PENTANGELO Antonio
Forza Italia - Berlusconi Presidente

PIZZETTI Luciano
Partito Democratico

RAFFA Angela
Movimento 5 Stelle

ROMANO Paolo Nicolo'
Movimento 5 Stelle

ROMANO Andrea
PARTITO DEMOCRATICO

ROSSO Roberto
Forza Italia - Berlusconi Presidente

ROTELLI Mauro
Fratelli D'italia

SCAGLIUSI Emanuele
Movimento 5 Stelle

SERRITELLA Davide
Movimento 5 Stelle

SOZZANI Diego
Forza Italia - Berlusconi Presidente

SPESSOTTO Arianna
Movimento 5 Stelle

STUMPO Nicola
Liberi E Uguali

TASSO Antonio
Misto

TOMBOLATO Giovanni Battista
Lega - Salvini Premier

ZANELLA Federica
Forza Italia - Berlusconi Presidente

ZORDAN Adolfo
Lega - Salvini Premier



Camera
dei
Deputati

8° Commissione - Senato Lavori Pubblici, Comunicazioni



PRESIDENTE

COLTORTI Mauro
Movimento 5 Stelle



VICEPRESIDENTE

CAMPARI Maurizio
Lega Salvini Premier
Partito Sardo d'Azione



VICEPRESIDENTE

DE SIANO Domenico
Forza Italia
Berlusconi Presidente



SECRETARI

FAGGI Antonella
Lega Salvini Premier
Partito Sardo d'Azione
(a sinistra)

ASTORRE Bruno
Partito Democratico
(a destra)



Croissant
Surgelati Già Cotti

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

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

Composizione

BARACHINI Alberto Forza Italia - Berlusconi Presidente	LUPO Giulia Movimento 5 Stelle	PERGREFFI Simona Lega SP - Partito Sardo d'Azione
BARBONI Antonio Forza Italia - Berlusconi Presidente	MALLEGGNI Massimo Forza Italia - Berlusconi Presidente	RICCIARDI Sabrina Movimento 5 Stelle
D'ARIENZO Vincenzo Partito Democratico	MARGIOTTA Salvatore Partito Democratico	RUSPANDINI Massimo Fratelli d'Italia
DE FALCO Gregorio Movimento 5 Stelle	NENCINI Riccardo Misto	SANTILLO Agostino Movimento 5 Stelle
DESSI' Emanuele Movimento 5 Stelle	PATUANELLI Stefano Movimento 5 Stelle	SCHIFANI Renato Forza Italia - Berlusconi Presidente
DI GIROLAMO Gabriella Movimento 5 Stelle	PEPE Pasquale Lega SP - Partito Sardo d'Azione	STEGER Dieter Gruppo per le Autonomie

Presentato all'UE il piano di interventi del MIT per Genova E-BRIDGE al bando Connecting Europe Facility 2018

Si chiama E-BRIDGE, Emergency and Broad Information Development for the ports of Genoa, il progetto presentato dal MIT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al bando **Connecting Europe Facility**, CEF, 2018 dell'Unione Europea.

Com'è tragicamente emerso dopo il crollo del Ponte Morandi, Genova rappresenta un nodo centrale della viabilità italiana ed europea.

Pertanto, il progetto presentato al CEF propone una forte **innovazione del settore** con l'obiettivo di migliorare l'interconnessione fra il porto e le reti di trasporto.

La proposta del MIT, avanzata in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale, Uirnet e RFI, prevede diversi interventi tra cui:

- il ridisegno dell'ultimo miglio ferroviario;
- l'adeguamento dei varchi portuali e



terminal;

- la costruzione di aree di sosta interne intelligenti;
- la progettazione di aree buffer esterne.

L'iniziativa è volta a **migliorare l'efficienza** dell'area portuale in particolar modo nei prossimi mesi, in attesa della ricostruzione del ponte sull'A 10.

Trasporto sostenibile

Il combustibile per il futuro dell'autotrasporto nell'UE

a cura di Paolo Sartor

I motori a gas liquefatto (in sigla **LNG - Liquid Natural Gas**) rappresentano una soluzione molto interessante per il mondo dell'autotrasporto come **alternativa al diesel**, alla luce degli sviluppi attesi dai costruttori di veicoli pesanti e alle politiche della UE tese ad accelerare il processo di decarbonizzazione del trasporto pesante.

Secondo i costruttori di veicoli pesanti, un trasporto senza l'impiego di combustibili fossili sarà possibile entro il 2050 termine stabilito da un accordo siglato a Parigi.

La politica lo deve capire adeguando e potenziando la **rete di rifornimento** oggi ancora limitata in Italia - e che rappresenta il vero tallone d'achille allo sviluppo del gas liquido come fonte di

alimentazione dei veicoli pesanti - con pochi impianti di rifornimento quasi tutti concentrati nella Pianura Padana. Si stima che entro la fine dell'anno saranno una trentina le stazioni di rifornimento per LNG.

La prossima apertura di una stazione di servizio a Vipiteno (a pochi chilometri dal valico del Brennero) apre la possibilità per l'utilizzo di questo automezzo da parte delle imprese di autotrasporto anche sulle tratte internazionali.

All'estero le cose vanno decisamente meglio: la Germania ha organizzato una rete di distribuzione oggi **in fase di potenziamento**, mentre Spagna, Francia e Inghilterra sono più attrezzate con una rete di distributori sufficientemente capillare.



I principali costruttori tra cui ricordiamo **Iveco, Scania e Volvo** si dichiarano pronti a lavorare a fianco delle imprese di autotrasporto per guidare assieme a loro il processo di transizione verso un sistema di trasporto sostenibile.

Sicuramente i veicoli alimentati a LNG rappresenteranno per i prossimi 10-15 anni una **alternativa sostenibile** ai veicoli a gasolio.

Iveco ha acquisito un elevato livello di know-how tecnico ed oggi fornisce assistenza a un parco operativo di 22.000 veicoli a gas naturale in tutta Europa.

IL PUNTO DI VISTA DI UN OPERATORE LOGISTICO

FERCAM, operatore leader nel settore del trasporto e della logistica, ha scelto i veicoli a gas liquido per intraprendere un percorso di sostenibilità, dimostrando grande **sensibilità per le tematiche ambientali**. L'azienda ha infatti acquistato i nuovi veicoli Iveco a gas liquefatto (LNG) da 460 CV.

Abbiamo rivolto alcune domande tecniche sui veicoli alimentati a LNG al Sig. **Johann-Friedrich Harder** (nella foto a lato), Responsabile della filiale FERCAM di Bolzano e del parco mezzi dell'azienda.

D. Quali sono i vantaggi di ordine ambientale e di esercizio ?

Gli automezzi LNG richiedono un investimento iniziale superiore, ma sono notevoli i vantaggi in termini di sostenibilità, in quanto con motrici ad alimentazione a metano liquido **si riducono** quasi a zero **le emissioni** di particolato, anche sottile, e si registra un abbassamento significativo delle emissioni di NOx.

Secondo i dati fornitoci da Iveco i valori omologati per le emissioni



degli automezzi LNG risultano essere inferiori del 60% per NOx e del 99% per il Particolato rispetto ai valori soglia dei motori Euro 6 e con un **inquinamento acustico** molto **inferiore** rispetto al motore diesel (pari ad una riduzione del rumore di 9 db rispetto al valore soglia fissato per gli automezzi finora definiti a basso inquinamento acustico).

D. Dove verranno impiegati i nuovi automezzi ?

I primi automezzi LNG viaggeranno sull'asse del Brennero ed entro la fine del 2018 altri dieci andranno ad aggiungersi al parco automezzi, a condizione che per quella data sarà operativa la stazione di rifornimento da realizzarsi a Vipiteno (inaugurato a ottobre 2018 NdR).

D. Avete già fatto altre esperienze con mezzi alimentati a LNG ?

La Spagna da anni dispone di un'adeguata rete di stazioni di rifornimento LNG che ne agevolano il loro utilizzo.

FERCAM da tempo nel parco mezzi spagnolo dispone di mezzi a gas naturale liquido che inizialmente erano dotati di motori da 330cv successivamente aumentati a 400 cv.

L'impiego degli LNG con questa potenza del motore in Spagna è reso più agevole grazie alle particolarità del territorio con tragitti prevalentemente pianeggianti e soprattutto grazie alla presenza di una rete adeguata di stazioni di rifornimento, intensificata nel corso degli ultimi anni.

Distributori di LNG in Italia Cresce la rete delle stazioni stradali della Penisola

Con l'inaugurazione del primo impianto **LNG** dell'Alto Adige presso l'autoporto Sadobre di Campo di Trens sulla A22, la rete di distribuzione italiana si arricchisce di una nuova stazione, arrivando a quota 31 (fonte Federmetano).

Con ben 25 ulteriori distributori "in cantiere", di cui circa la metà con apertura prevista entro la fine dell'anno, gli autotrasportatori vedono allargarsi la possibilità di rifornimento all'interno della nostra Penisola.

Di fatto, l'aumento della richiesta di **carburanti alternativi** conferma il successo della nuova tecnologia legata al gas naturale: più ecologica e conveniente.

Sicuramente, dopo lo scandalo del Dieselgate, il mondo ha posto maggiore attenzione alle **emissioni inquinanti** delle vetture e, in particolare, dei mezzi pesanti.

Inoltre, i recenti divieti di circolazione imposti ai veicoli alimentati a gasolio con omologazione **Euro 3** e inferiori, pone il mondo dell'autotrasporto di fronte a una questione discussa da tempo ma mai affrontata appieno.

Soluzioni più ecologiche esistono: sarà LNG ad alimentare il futuro dell'autotrasporto?



Inquadra il QR Code a lato per
visualizzare la mappa dei distributori
italiani di Federmetano:



Move.App Expo 2018: il convegno Assotrasporti Sicurezza e Mobilità: le proposte emerse

Il 3 ottobre 2018 si è svolto a Torino il **convegno nazionale di Assotrasporti** dedicato alla "Sicurezza e Mobilità. Mobilità attiva e passiva delle persone e delle merci nel terzo millennio", organizzato in collaborazione con il Centro Ricerca Trasporti dell'Università di Genova, e con le riviste TN TrasportoNotizie e GM GentelnMovimento nell'ambito del Move.App Expo 2018, l'evento internazionale dedicato alle politiche per la mobilità.

Dopo il saluto iniziale del Presidente di Assotrasporti, Secondo Sandiano, che ha fatto una breve panoramica degli ultimi **tragici eventi** che hanno coinvolto il mondo della mobilità, partendo dal crollo del Ponte Morandi a Genova e concludendo con l'esplosione dell'autocisterna a Bologna, la parola è passata ai relatori.

L'**avvocato Davide Calvi**, per l'occasione, ha approfondito e analizzato le **concessioni autostradali** "segretate" dallo Stato e recentemente rese pubbliche. Vista l'importanza strategica ed economica oggetto del contratto, il Dott. Calvi ha iniziato evidenziando che si aspettava di trovare "la Treccani dei contratti", un documento lungo e articolato. Al contrario, si è rivelato essere breve e non del tutto chiaro.

La domanda sorge spontanea: per quale motivo è stato segreto un contratto del genere? Apparentemente non contiene informazioni tali da richiedere la segretezza di Stato. Forse l'intento era di nascondere le condizioni estremamente vantaggiose garantite dallo Stato al concessionario?

Nonostante il caso sia scoppiato soltanto ora, le concessioni autostradali sono già state oggetto di critiche da parte della Commissione Europea per la **manca di trasparenza** e di una procedura ad evidenza pubblica con la quale effettuare la scelta del concessionario.

Inoltre, con una breve carrellata, si è ricordato come l'Unione



Europea abbia già ripreso il nostro Paese per aver chiesto fondi, già concessi in precedenza, per gli stessi interventi sulla stessa infrastruttura autostradale.

In seguito è intervenuto **Giuliano Latuga**, esperto tecnico di revisione e omologazione degli autoveicoli che ha presentato il contenuto del **decreto Smart Road**, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.90 del 18 aprile 2018, il quale apre la via della sperimentazione sulle strade italiane alle vetture a guida autonoma.

I livelli di **guida autonoma** sono diversi: si parte dallo zero, con auto dotate di sistemi di sicurezza che hanno il solo compito di avvisare il conducente, fino ad arrivare al livello cinque, dove il veicolo non dipende in nessun modo dall'intervento umano. I livelli intermedi, chiaramente, offrono un'integrazione sempre maggiore del "computer di bordo".

Da questo intervento sono scaturite interessanti osservazioni rispetto al **trasporto di merci pericolose**. Ad esempio, se l'autocisterna che ha causato l'incidente a Bologna fosse stata dotata di un sistema di frenata assistita, forse si sarebbe potuto limitare l'effetto dell'impatto.

I nuovi mezzi introdotti sul mercato dispongono già di questi sistemi avanzati. Tuttavia, in Italia l'età media

dei veicoli pesanti è di circa 11,3 anni (dati UNRAE). Sicuramente gli incentivi stanziati dal MIT possono favorire il rinnovo del parco mezzi italiano, ma rimane sempre il problema dei vecchi camion che resteranno comunque in circolazione per molti anni.

Da queste considerazioni tecniche è emersa la **proposta**, che **Assotrasporti** in Italia ed Eumove in Europa aggiungeranno alla propria piattaforma di richieste al governo ed enti competenti, di rendere obbligatoria l'installazione di sistemi di frenata assistita almeno sui mezzi usati che trasportano merci pericolose.

Il convegno è proseguito con l'intervento del **Dottor Massimo Ibba**, uno dei massimi esperti in Italia di sicurezza nei luoghi di lavoro che ha ricordato come anche la cabina del camion sia a tutti gli effetti un luogo di lavoro, raccontando alcuni casi concreti di incidenti nel mondo dell'autotrasporto sui quali è stato chiamato per evitarne il ripetersi.

Districarsi tra la burocrazia e la complessità delle leggi italiane non è di certo facile, soprattutto quando l'obiettivo da raggiungere è la **sicurezza sul lavoro**.

Una soluzione, efficiente ed efficace, arriva da Andromeda 4.0, realizzata da Dlg581 Ambiente e Sicurezza Srl. Si tratta di una piattaforma che permette

alle aziende di avere un quadro completo e immediato della propria situazione burocratica.

Ad esempio, il sistema genera automaticamente uno scadenziario di formazione di ogni singolo dipendente, e può redigere la documentazione di Valutazione dei Rischi dei vari settori aziendali.

Infine, il **Presidente di Eumove Giancarlo Terrasan** ha presentato la neonata super associazione della mobilità europea. Insieme al Presidente di Assotrasporti, Terrasan (interventato in teleconferenza dal Portogallo) ha fatto un breve resoconto degli incontri avvenuti il 25 settembre 2018 a Bruxelles con gli eurodeputati italiani per la **presentazione del progetto**.

Eumove, EU come Europa Unita e Move come muoversi, movimento, ma anche intesa come "You Move", "tu

muovi, tu ti muovi", è un'associazione che vuole rappresentare **tutti i viaggiatori d'Europa**, cittadini, imprese, associazioni e professionisti del sistema di trasporto merci e passeggeri, e a tutti coloro che sono legati all'indotto del settore dei trasporti e della mobilità.

Il mondo dei trasporti, infatti, è talmente interconnesso che ai massimi livelli non è possibile scinderlo, ma occorre intervenire avendo chiaro il quadro complessivo.

Inoltre, non bisogna dimenticare che ciascuno di noi vive la mobilità sotto diversi aspetti: la stessa persona può essere automobilista, ciclista, camperista e camionista. Talvolta si sposta usando i mezzi pubblici, treni, taxi o bus, oppure in aereo.

Per questa ragione è importante che ci sia un'organizzazione capace di raggruppare tutte le categorie di

mobilità e trasporto, che possa favorire il dialogo delle diverse realtà così da redigere proposte unificate da presentare al Parlamento Europeo e ai diversi Paesi interessati.

Infine, Secondo Sandiano ha ricordato alcune delle iniziative intraprese da Assotrasporti negli anni passati, alcune delle quali concluse con successo, ad esempio la scrittura sul libretto delle **revisioni dei veicoli** effettuate nei CMR durante i controlli della Polizia Stradale, mentre altre sono ancora da conseguire, come la proposta denominata "**Ministro al volante**" la quale prevede che il personale del MIT che si occupa di autotrasporto viaggi, almeno una volta nella sua formazione professionale, come osservatore a bordo dei veicoli, per vivere sul campo le problematiche del settore.

Future Mobility Week al consuntivo

2.500 operatori per la mobilità di domani

a cura di Marco Comelli per Future Mobility Week

I primi riscontri confermano che il debutto di **Future Mobility Week** è stato positivo. Solo nelle due giornate a Lingotto Fiere (3-4 ottobre) **2500 operatori** si sono accreditati per assistere alle 25 sessioni di convegno e workshop con 230 relatori, e per visitare l'area espositiva e demo, incontrando le

numerose realtà presenti. 140 i partner e sostenitori che hanno collaborato a trasformare Torino nel palcoscenico dell'hardware, il software ed i servizi per la mobilità nuova, che cambia le abitudini, le infrastrutture, la città, la società e l'economia.

Future Mobility Week è stata resa

possibile in particolare dal patrocinio, la promozione e l'appoggio del territorio torinese e piemontese, dalle istituzioni locali come Comune, Città Metropolitana, Regione alle aziende pubbliche e partecipate, dalle associazioni industriali locali e nazionali alle istituzioni accademiche e di ricerca.

"Future Mobility Week si posiziona come unica manifestazione in cui gli operatori e le istituzioni a livello nazionale si confrontano su tutti i temi della **mobilità nuova e smart** - ha commentato Carlo Silva, Presidente di Clickutility Team. La mobilità del futuro è infatti articolata, complessa ed integrata, andando ben oltre le prospettive anche più estreme della trazione elettrica, e probabilmente con aspetti più rilevanti di quest'ultima per l'economia, la società e i singoli cittadini."

Come affermato da Lamberto Mancini, nuovo Amministratore Delegato di **Lingotto Fiere** - "L'organizzazione nel quartiere fieristico del Lingotto, luogo simbolo nella storia dell'automobilismo italiano, di un salone b2b dedicato alla mobilità del futuro, è espressione di



un duplice impegno di GL events Italia: da un lato, quello di valorizzare il ruolo e l'eredità di questa sede nel tessuto socio-economico cittadino; dall'altro, la volontà di portare sempre più nei propri padiglioni occasioni di confronto con la modernità e con **il mondo che cambia**, in ogni ambito. La risposta, del territorio e del mercato, ci dice che siamo sulla strada giusta."

Rispecchiando la vocazione di Future Mobility Week verso l'apertura al territorio, quest'anno il programma ha incluso visite tecniche, anche riservate alle scuole, presso eccellenze produttive, di ricerca e di servizio, nonché seminari di alta divulgazione organizzate da realtà

partner.

Gli argomenti affrontati nella due giorni di Lingotto Fiere, con gli eventi Future Mobility Expoforum, Automotive Cluster Forum e **Move.APP Expo**, hanno coperto tutti i temi più caldi della mobilità, nei suoi aspetti industriali e di servizio: i veicoli intelligenti e sostenibili; l'accesso alla mobilità, la logistica intelligente e sostenibile, le smart road e le infrastrutture, le nuove forme di mobilità urbana, come la mobilità aerea di merci e persone utilizzando veicoli autonomi e guidati a distanza; in campo industriale, materiali avanzati, progettazione, produzione ed assemblaggio, tecnologie e metodi; sistemi di mobilità nell'ambito

locale e regionale, sicurezza attiva e passiva nella mobilità di persone e merci, integrazione ferro-gomma e trasporti rapidi di massa, reti di trasporto urbano su gomma a basso o nullo impatto ambientale.

Future Mobility World ha visto il 2 e 3 ottobre la tappa finale **del campionato italiano di Green Endurance** riservato alle vetture 100% elettriche. All'arrivo nel piazzale di Lingotto Fiere, è risultato primo sia nella classifica di gara che in quella finale di campionato l'equipaggio Ventura-Marchisio.

La prossima edizione di Future Mobility Week si svolgerà a metà del mese di **ottobre del 2019**.

Aspettando il Transpotec Logitec 2019

La Cina nel Mediterraneo: opportunità e rischi

La Cina è vicinissima, anzi è qui. Il Dragone nel Mediterraneo: nuove opportunità e scenari per l'economia italiana, questo il tema di "China Change, China Chance", l'evento che si terrà in Fiera Milano **il prossimo 28 novembre** (Centro Congressi Stella Polare, Sala Martini, ore 10.00), che con un approccio innovativo farà emergere luci e ombre di un nuovo scenario di business.

Organizzato da **Transpotec Logitec Lab** - laboratorio di contenuti che idealmente riunisce gli appuntamenti formativi legati alla manifestazione - e realizzato con il supporto tecnico-scientifico di **Passion4Mobility**, "China Change, China Chance" si propone come momento di incontro della community dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture nel percorso verso Transpotec 2019.

Una giornata di approfondimento, ma anche una "experience" per calarsi in una realtà culturale differente. Un format originale consentirà di rivisitare un Paese in continua e rapida trasformazione.

La Cina ormai da tempo non è più un produttore conto terzi a basso costo, e nemmeno un acquirente

acritico del Made in Italy, ma un player geopolitico a tutto campo che ha scelto il Mediterraneo come teatro per mettere in atto le proprie strategie in campo commerciale e nelle infrastrutture di trasporto e logistica.

L'evento si propone dunque di fornire agli operatori della filiera nazionale della logistica e dei trasporti una vision a 360 gradi dell'attuale contesto, delle **opportunità e strategie di crescita**.

Una lettura senza preconcetti e innovativa del rapporto Italia-Cina, supportata dall'analisi del mercato, ma anche da un'attenta interpretazione dello scenario e della mentalità imprenditoriale cinese.

L'evento mostrerà una fotografia e un'analisi delle mosse cinesi nel Mediterraneo e nel Vicino Oriente, dal punto di vista logistico ed infrastrutturale, per poi restringere il campo al nostro Paese.

L'obiettivo è cogliere il posto dell'Italia nella strategia commerciale del gigante asiatico da un punto di vista attivo, ossia nella prospettiva dell'ambizione che il nostro Sistema Paese da diverso tempo afferma, di voler essere l'**hub logistico del**

Mediterraneo e la via d'accesso più conveniente ai mercati dell'Europa Centrale e Settentrionale.

L'agenda di China Change, China Chance prevede interventi di protagonisti, italiani e cinesi, istituzionali e associativi, impegnati nel dialogo e confronto tra i due Paesi, studiosi ed esperti di logistica e geopolitica, esponenti di realtà economiche cinesi operanti in Italia e italiane con un rapporto continuo con quel mercato.

Gli interventi, sia frontali che in modalità talkshow, saranno inseriti in uno scenario basato su finestre aperte sul mondo e la cultura cinesi, in grado di fornirne un quadro non convenzionale ma rivelatore.

Così, in attesa di Transpotec Logitec 2019, in programma dal 21 al 24 febbraio a Verona, Milano accoglie il settore della logistica e dell'autotrasporto.

L'aggiornamento e la formazione intorno alle sfide più importanti per il settore torneranno protagonisti all'interno della manifestazione di febbraio, grazie a un ricco calendario di convegni che offrirà agli operatori numerose opportunità per crescere e favorire lo sviluppo di comparti strategici per l'intero Paese.

Transpotec Logitec 2019

La sicurezza sulle strade passa per l'innovazione

In questi mesi diversi fatti di cronaca hanno acceso i riflettori sulle **urgenze dell'autotrasporto**, un settore che rappresenta una risorsa strategica per l'intero sistema economico italiano, dove l'86,5% delle merci viaggia su gomma (in Europa è il 76,4%, fonte Eurostat).

La **sicurezza delle strade**, la tutela delle merci trasportate, ma anche la sostenibilità ambientale passano infatti anche dalla capacità di innovare di un comparto che sente sempre più forte l'urgenza di svecchiare il parco mezzi (in Italia l'età media dei veicoli pesanti è di circa 11,3 anni secondo UNRAE) e che proprio da una maggiore diffusione delle nuove tecnologie - dai sistemi di assistenza alla guida alle alimentazioni alternative - può trovare nuova linfa, contribuendo in parallelo al benessere di tutta la società, sia in termini di sicurezza sulle strade che di sostenibilità.

La competenza espressa da questo settore rappresenta infatti una vera e propria risorsa nel dialogo con le istituzioni sullo sviluppo delle infrastrutture e delle reti stradali, offrendo un punto di vista importante sulle strategie da adottare.

In questo contesto, la nuova edizione di **Transpotec Logitec**, la manifestazione di riferimento per il mercato italiano dell'autotrasporto organizzata da Fiera Milano che si terrà **dal 21 al 24 febbraio 2019 a Verona**, offrirà agli operatori del comparto l'occasione per incontrarsi e valutare le urgenze del cambiamento.

Grazie a un'ampia proposta espositiva su cinque padiglioni, tre aree esterne dedicate alla prova dei mezzi e un ricco palinsesto di appuntamenti di approfondimento e formazione, la manifestazione sarà un momento indispensabile per aggiornarsi sulle **novità disponibili sul mercato**, ma soprattutto per confrontarsi su strategie, responsabilità e prospettive.

Sullo sfondo, il trend di mercato italiano è positivo: nel giugno 2018 le immatricolazioni dei veicoli industriali



con massa totale a terra superiore alle 3,5 t (2.310 unità) sono cresciute del 13,6% rispetto al giugno del 2017, mentre quelle dei veicoli pesanti con massa totale a terra uguale o superiore a 16 t hanno visto un aumento del 14,3% rispetto al giugno 2017, con 1.788 unità immatricolate.

Secondo le ultime stime, il 2018 potrebbe chiudersi con 26.000 unità vendute, pari al +7% sull'anno scorso (dati: UNRAE).

A muovere tutti i comparti, la continua ricerca di nuovi modi per essere **sostenibili ed efficienti**, riducendo i costi, ma garantendo al contempo la massima sicurezza.

Soluzioni e prodotti di cui Transpotec Logitec offrirà una visione completa delle novità di mercato: truck e veicoli commerciali, rimorchi, allestimenti, componentistica e servizi indispensabili per la professione dell'autotrasportatore.

Motori di ultima generazione, veicoli studiati per ridurre al minimo i consumi o soluzioni ibride sono in continuo sviluppo, soprattutto per rendere più proficuo il trasporto sull'ultimo miglio.

Ma efficienza significa anche

lavorare in comodità e sicurezza, grazie a strumenti in grado di aiutare l'autotrasportatore a svolgere al meglio il suo compito: qui entrano in gioco il **comfort e la semplicità d'uso** dei mezzi, ma anche una caratteristica meno materiale come la **connettività**, che consente di razionalizzare viaggi e tempi di percorrenza, coordinandosi con la flotta, monitorando il veicolo anche da remoto in ogni momento.

Un'area focalizzata sulla **logistica** completerà la filiera dell'autotrasporto aprendo la manifestazione a tutte le proposte legate a questo comparto, sempre più integrato all'attività di trasporto merci e altamente strategico per l'ottimizzazione degli investimenti.

L'aggiornamento professionale e la visione sulle prospettive del mercato saranno garantite da un ampio palinsesto di **eventi formativi** che si sta sviluppando grazie alla rinnovata collaborazione con le maggiori realtà del settore: editori, associazioni, società di servizio vicine al mondo del trasporto.

Infine, test drive ed esperienze dirette permetteranno di comprendere fino in fondo i nuovi mezzi e le tecnologie oggi in campo.

Chi può fare l'ispettore di un Centro di Controllo

La futura formazione degli Ispettori

a cura di Giuliano Latuga, IM - ISOMotori

L'emanazione del decreto 211 ha posto in risalto un argomento di vitale importanza per l'attività di un Centro di Controllo per la revisione dei veicoli. In base all'Art.13 del DM 214/17 si dà corso all'obbligatorietà di nuovi requisiti, che si sommano a quelli già previsti dall'Art.240 del Regolamento di attuazione del C.d.S., richiesti ad un Ispettore. Analizzando attentamente le normative emerge che la figura dell'Ispettore dovrà avere caratteristiche molto diverse rispetto all'attuale **Responsabile Tecnico**.

Cosa è cambiato? Fino al 20/5/2018 tra i vari requisiti per diventare Responsabile Tecnico era incluso un titolo di studio di area tecnico scientifica. I titoli erano tre: perito industriale, diplomato scientifico e, infine, laurea breve o laurea magistrale in Ingegneria.

Altro requisito era dato dal superamento di un **corso di formazione** che in base agli accordi Stato-Regioni doveva contenere 5 moduli formativi con una durata complessiva di non meno di 30 ore. Ora, con i nuovi decreti, si avrà maggiore ricerca di **specializzazione** riguardo al titolo di studio e servirà più formazione per ottenere l'abilitazione. La norma, infatti, richiede che la formazione scolastica documentata attesti una **preparazione professionale** in campo meccanico di almeno 3 anni.

Pertanto, mentre si aprirà la possibilità di accedere al ruolo a coloro che hanno maturato una formazione professionale triennale, in quanto il diploma di operatore meccanico comporta 3 anni di formazione specifica, quindi prevista dalla norma,



sono necessari titoli di studio di area meccanica, a discapito di quelli previsti dall'art.240, quali geometra o diplomato scientifico, che finora avevano consentito di abilitare alla professione un maggior numero di richiedenti.

Da un'indagine dell'Osservatorio Tecnostrada su corsi di formazione, il 40% degli allievi che si iscrivevano a tale percorso formativo aveva il diploma di geometra, e il 25% era diplomato in Istituto Tecnico. Dai dati forniti dall'Osservatorio emerge che su un campione di oltre 1000 allievi che hanno frequentato i corsi negli ultimi 10 anni solo l'8% ha un titolo di studio conforme alla **nuova normativa**.

Se le novità per quanto attiene al titolo di studio sono evidenti, i criteri di valutazione di percorsi formativi al fine di ottenere tali requisiti non lo sono. Moduli e materie stabiliti dal decreto 214/17 prevedono una formazione molto articolata, adeguando quei criteri alla necessità di conoscere regolamenti, nozioni tecniche, meccaniche, dinamiche e fisiche molto avanzate, nonché alla conoscenza approfondita

delle varie tecnologie dei veicoli da sottoporre a revisione. È previsto un maggiore approfondimento delle **nozioni di mecatronica** nonché del funzionamento dei propulsori anche di futura generazione.

Il futuro Ispettore dovrà acquisire le fondamenta e la struttura, l'articolazione della normativa per la progettazione, la realizzazione, l'omologazione, l'aggiornamento e, solo alla fine del percorso, la revisione dei veicoli.

L'Osservatorio Tecnostrada, tramite il **Geom. Berselli**, ha elaborato un piano di formazione strutturato in una decina di moduli che prevedono un corso di formazione iniziale di non meno di **60 ore** (e fino a 80/90). Il piano formativo prevede che anche gli attuali Ispettori già abilitati dovranno acquisire le competenze previste tramite la somministrazione di corsi di aggiornamento permanente.

Riteniamo che sia necessario attivare vere e proprie Accademie per la formazione e l'aggiornamento di questa nuova categoria di professionisti.



ASSOTRASPORTI
RILASCIÀ:

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



199.302013 • 348.8827231

info@assotrasporti.eu

Il futuro della Sicurezza nei Luoghi di lavoro Con la tecnologia 4.0

a cura di Massimo Ibba

Il recente Convegno intitolato "Sicurezza e Mobilità attiva e passiva delle persone e delle merci nel terzo millennio" che si è svolto mercoledì 3 ottobre 2018 presso Lingotto Fiere a Torino, in occasione del Move.App Expo & Future Mobilty Week, ha visto la partecipazione in qualità di relatore, del **Dott. Massimo Ibba** (nella foto a lato), C.E.O. di DLGS81 Ambiente e Sicurezza, società torinese leader nel settore della sicurezza sui luoghi di lavoro.

Considerato uno dei massimi esperti di questo campo e in Privacy Officer, ha coinvolto il pubblico presente in sala esponendo il tema della sicurezza nei luoghi di lavoro e delle sue normative vigenti, argomento di grande attualità e interesse, accendendo un confronto molto interessante in tema di **innovazione e futuro**.

La Normativa in Vigore secondo il D.Lgs 81/08 Testo unico sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, prevede infatti, una serie di adempimenti e prescrizioni che devono essere adottati dal Datore di Lavoro, dai suoi collaboratori e dai lavoratori stessi.

Un complesso percorso normativo

che obbliga tutte le imprese ad adottare le misure di **prevenzione e protezione** (tecniche, organizzative e procedurali) previste, che garantiscano e tutelino la salute dei lavoratori e ovviamente la loro sicurezza, attraverso il mantenimento degli standard adeguati in tutti i luoghi presso cui si svolgono le attività aziendali.

Proprio partendo dagli ultimi tragici eventi che hanno tristemente e drammaticamente colpito due regioni del nostro Paese - lo scoppio della cisterna a Bologna il 6/8/18 e il devastante crollo del Ponte Morandi a Genova alla vigilia del Ferragosto - il Dott. Massimo Ibba ha sottolineato il ruolo fondamentale della **tecnologia 4.0**, che attraverso strumenti innovativi, può essere un valido e insostituibile supporto per scongiurare il ripetersi di tragedie simili, e prevenire eventuali incidenti sul lavoro.

Partendo da tali presupposti, è stata presentata la **Piattaforma Andromeda 4.0**, un sofisticato software ideato proprio dal Dott. Ibba, unico nel suo genere, che attraverso una raccolta costante di dati aziendali, permette di avere sempre una situazione aggiornata e completa di tutta la documentazione



prevista, per essere in regola con la propria attività.

Una **soluzione innovativa**, in grado di supportare il professionista e il manager nelle attività di up loading documentale, verifica e controllo, al fine di migliorare il processo produttivo, e proiettare il tema della sicurezza nei luoghi di lavoro attraverso un modello organizzativo che integri tecnologia, formazione e organizzazione.

DGConsulting s.c.
consulenza globale

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

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

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

LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

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

**IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE A ALBERTO PALMIERI, IMPRENDITORE DI TORINO:
"I COSTI DI GESTIONE SONO ALTISSIMI E I TEMPI MORTI PENALIZZANO L'AUTOTRASPORTO"**

Mi chiamo Alberto Palmieri e sono titolare e socio unico della **Palmieri Group Srls**. Mi occupo di trasporti nazionali e, in parte, internazionali, lavoro con piattaforme di facchinaggio e sono abilitato alla vendita di mezzi online.

La mia flotta è costituita da 5 trattori, 3 semirimorchi e qualche mezzo più piccolo. Ho quattro dipendenti e tre sedi: quella legale e amministrativa a Torino, più due sedi operative, in Emilia e in Calabria.

Uno dei problemi principali che devo affrontare ogni anno è dato dai **costi di gestione altissimi**, in particolar modo per ciò che riguarda le spese vive e le imposte.

Il costo del gasolio incide pesantemente sull'autotrasporto e, nonostante la possibilità di recuperare l'accisa sugli F24, rimane il problema di dover affrontare la spesa nell'immediato, al momento del rifornimento.

In più, ogni anno, siamo in balia delle decisioni del Governo che varia gli



importi delle **deduzioni forfettarie** e l'ambito di applicazione.

Mi riferisco ai mezzi Euro 3: io ne possiedo diversi, così come molte altre aziende in Italia. Ogni anno temiamo per l'esclusione di questi autocarri dal rimborso delle accise, esclusione che personalmente mi metterebbe in grave difficoltà.

Il Governo dovrebbe metterci nelle condizioni di pianificare con anticipo l'investimento per il rinnovo del parco mezzi, dando notizia dell'esclusione di tali veicoli a partire da una data certa e con ampio preavviso in termini di tempo (direi almeno di qualche anno).

A tal proposito, mi auguro che il nuovo Governo, che si definisce del Cambiamento, possa fare qualcosa in termini di **sgravi fiscali**. Per il momento, le prime manovre fanno ben sperare e un impegno a lungo termine in questa direzione è sicuramente utile.

Un'altra questione legislativa da affrontare riguarda il conteggio delle ore di impegno per gli autisti. Il tempo di carico/scarico merci, che generalmente varia dalle 3-4 ore

alla giornata intera, non dovrebbe essere conteggiato come **tempo di guida** perché pregiudica il trasportatore e la tabella di marcia. L'autista, infatti, non prende parte alle operazioni di carico/scarico ed è a tutti gli effetti a riposo.

In termini di sicurezza, invece, vorrei che ci fossero **controlli più severi** sul comportamento alla guida. E' giusto che le forze dell'ordine verifichino la documentazione e lo stato dei mezzi, ma la vera minaccia in termini di sicurezza stradale è data dagli autisti che utilizzano altri dispositivi mentre sono al volante. Se fosse per me, chi colto in flagrante, potrebbe dire addio alla patente per sempre.

Infine, un problema che affligge tutti gli utenti della strada, automobilisti compresi, è il sistema di penalizzazione dell'**RCA**. Spesso e volentieri gli aumenti tariffari conseguenti un sinistro sono sproporzionati rispetto al danno causato. Dovrebbe esserci più tolleranza da parte delle assicurazioni, soprattutto per gli autisti più virtuosi.

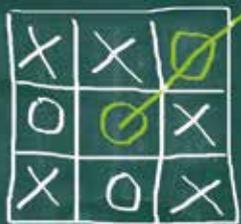
Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente?
Avete proposte al riguardo?
Vorreste raccontare la vostra esperienza?
Contattate Assotrasporti:
Tel 348 8827231
Email info@assotrasporti.eu

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



BLOCCHIAMO 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.eu



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

E' sempre colpa dei camionisti Difendiamo l'autotrasporto dai "leoni da tastiera"

a cura di Assotrasporti

Bologna, lunedì 6 agosto 2018, un'autocisterna tampona il camion fermo in coda che la precede. Le cause ancora non si conoscono, ma per molti "leoni da tastiera" è tutta colpa dell'autista.

Potrebbe essere stato un malore, un colpo di sonno oppure una distrazione, saranno le autorità a stabilire cosa sia realmente successo.

Per il momento l'unica certezza è che ci sono state due vittime, **Andrea Anzolin** l'autista dell'autocisterna, e un pensionato investito dall'onda d'urto dell'esplosione che, in seguito al ricovero in terapia intensiva non ce l'ha fatta.

Genova, martedì 14 agosto 2018, il viadotto Polcevera, il cosiddetto **Ponte Morandi**, crolla su se stesso causando la morte di 43 persone.

Le indagini sono ancora in corso, ma la causa sembrerebbe un cedimento strutturale dei sostegni.

Non passa molto tempo prima che qualcuno levi il dito indicando l'autotrasporto che, con i suoi "mezzi pesanti" e il "super camion" (l'ultima di una serie infinita di bufale del web) ha usurato il ponte oltremisura.

Direttamente o indirettamente che sia, di questi tempi, camion e camionisti sono tra i bersagli preferiti del web.

Nella vita di tutti i giorni siamo abituati a trovare ciò di cui abbiamo bisogno a portata di mano: la pasta nei ripiani del supermercato, la macchina del caffè in ufficio e la birra belga o tedesca che tanto amiamo nel nostro pub preferito.



*Dal 1985 a tutela e difesa
dell'autotrasporto italiano*

Questi prodotti però, così come tutti i beni di cui disponiamo, in un modo o nell'altro devono uscire dall'azienda produttrice ed arrivare fino a noi. Che viaggino in aereo, nave o treno, prima o poi per arrivare nei piccoli centri abitati su un camion devono salire.

Anche se molti non se ne rendono conto, l'**autotrasporto** è un **settore vitale** per il nostro Paese, in crescita o meno a seconda dell'andamento dell'economia. In periodi di crisi, infatti, gli autotrasportatori sono tra i primi ad accusare il colpo, ma quando i consumi tornano ad aumentare, crescono anche i mezzi pesanti sulle nostre strade.

In Italia, infatti, l'86,5% delle merci viaggia su gomma, ben il 10% in più rispetto alla media europea del 76,4% secondo i dati forniti dall'Eurostat.

Fare il camionista non è un gioco da ragazzi. Si percorrono km e km di asfalto, spesso si sta fuori casa per

giorni, si dorme a bordo del mezzo e non in alberghi 5 stelle e lo stress di code e rallentamenti è notevole.

In più la **concorrenza sleale** operata da alcune aziende dell'est Europa costringe le nostre imprese italiane a una lotta spietata con offerte a ribasso che, al termine della filiera, gravano sulle spalle dell'autotrasportatore costretto a spingersi al limite della legalità per non perdere il lavoro.

Questo settore, così come molti altri in Italia, sta risentendo della crisi economica e della mancanza di riforme concrete da parte dei poteri centrali.

Con questo articolo Assotrasporti, in qualità di associazione che tutela e difende l'autotrasportatore, vuole **sostenere** tutti i **camionisti** professionisti che svolgono il proprio lavoro con serietà e competenza e che, negli ultimi tempi, si sono sentiti accusati ingiustamente dal web.

Piattaforma Assotrasporti

**SCOPRI LA NOSTRA
PIATTAFORMA**

Inquadra il QR Code



Tuteliamo gli interessi degli autotrasportatori, **promuoviamo** iniziative volte a risolvere le problematiche del settore, **valorizziamo** le attività delle imprese e le figure professionali a noi associate, **incentiviamo** la collaborazione tra soci, consorzi e consulenti del settore, **stipuliamo** accordi e convenzioni con professionisti e aziende per offrirvi consulenza e servizi.

L'AUTO AZIENDALE

NON

E' UN PESO



Risparmio fiscale fino al 190%

GARANZIA - Soddisfatti o Rimborsati -

200xCento.com

"AIRBAG FISCALE per l'AUTO AZIENDALE"

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.



CRESO SCAPOLAN

ADR

Braidese classe 1972. libero professionista consulente per la sicurezza delle merci pericolose ADR titolare di agenzia di pratiche tecnico amministrative per la gestione di rifiuti e merci pericolose dal 2007.

IL TRASPORTO DELLE MERCI PERICOLOSE. E DI RIFIUTI

L'ADR è un insieme di regole riconosciute e sottoscritte internazionalmente aventi lo scopo di applicare e sviluppare sistemi atti alla **prevenzione dei rischi** nel campo della produzione, carico, trasporto e scarico delle merci pericolose.

L'ADR sancisce quindi l'obbligo,

per tutti gli operatori coinvolti nella spedizione di **merci pericolose** di adottare misure appropriate di sicurezza al fine di evitare:

- Nocumento all'integrità psico-fisica dell'uomo.
- danneggiamento alle cose.
- inquinamento dell'ambiente.

La normativa viene periodicamente

aggiornata ogni 2 anni, prevedendo variazioni confacenti alla crescente domanda di sicurezza.

In sintesi: l'ADR divide le merci in **classi di pericolo**, così da poter velocemente riconoscere tramite un codice numerico e pannellatura di facile riconoscimento e interpretazione il loro rischio e di conseguenza come agire, in caso di emergenza o semplicemente in caso di controlli.

La tabella seguente mostra la suddivisione delle classi di pericolo.

Classi di Pericolo		
#1 Materiali che per loro principio o loro destino hanno in comune l'esplosività.	#2 Materiali che sono trasportati e o stoccati in pressione, in bombole o in cisterna.	#3 Tutti i liquidi che in comune hanno l'infiammabilità.
#4 Tutti i solidi che hanno in comune l'infiammabilità.	#4.2 Tutte le sostanze solide che in comune hanno la spontanea accensione.	#4.3 Tutte le sostanze solide che a contatto con l'acqua formano gas infiammabili.
#5.1 Tutte le materie comburenti.	#5.2 Tutte le materie perossidi.	#6.1 Tutte le materie tossiche o nocive, sia per l'uomo che per l'ambiente.
#6.2 Tutte le materie infettanti.	#7 Tutte quelle sostanze liquide o solide radioattive.	#8 Tutte quelle materie corrosive.
#9 Tutte quelle materie non comprese in altre classi ma che hanno una pericolosità per l'ambiente, o vengono trasportate con temperature elevate.		

L'ADR preve che vengano apposti dei **pannelli numerici** di colore arancio sui veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose, sia a pieno carico sia vuoti, purchè non bonificati. La sezione superiore identifica la classe di pericolo, mentre quella inferiore identifica il nome chimico o commerciale delle sostanze presenti sul veicolo.

Sempre sul veicolo devono essere posizionati anche delle placche, ovvero dei pannelli di centimetri 30x30 disposto sul vertice, anche questi di facile identificazione.

Per la conduzione di questi veicoli è necessario possedere, oltre alla patente di guida della categoria adeguata, l'**autorizzazione CFP** (Certificato Formazione Professionale) rilasciata dalla motorizzazione a seguito di un corso con relativo esame. Il patentino ottenuto dovrà essere rinnovato ogni 5 ann, tramite la partecipazione a un corso con esame.

Per i veicoli, si distinguono in due categorie:

1. per il **trasporto in colli** non necessita di alcun collaudo o autorizzazione particolare, sempre che non trasporti merce della categoria 1 (esplosivi) o della categoria 7 (radioattivi);
2. per la tipologia di **trasporto in cisterna o alla rinfusa** (cassone ribaltabile) necessitano del documento chiamato 'barrato rosa', il quale specifica cosa il veicolo è predisposto a caricare, la capacità di carico e i dispositivi di sicurezza presenti. Questo documento deve essere tenuto con la carta di circolazione, essendo parte integrante di quest'ultima.

Per quanto concerne l'impresa,



questa si deve affidare a un consulente ADR che, ricevuto l'incarico, rilascia una **relazione di ingresso** nella quale segnala tutte le lavorazioni dell'impresa e le procedure corrette da seguire per evitare che si verifichino incidenti a persone o cose.

Inoltre, il consulente deve accertarsi che tutto il personale operante con materie pericolose sia formato e preparato su come indossare i dispositivi di sicurezza individuale, anche previsti dal D.Lgs 81/08, il Testo unico sulla sicurezza nei luoghi di lavoro.

Sempre il consulente, entro febbraio dell'anno successivo, deve redigere la relazione annuale, ovvero un'analisi di la procedura di lavoro che comprenda gli aggiornamenti che l'impresa intende intraprendere, nonché eventuali incidenti occorsi a persone e cose.

L'impresa ha l'obbligo di tenere copia della relazione annuale per i successivi 5 anni.

Inoltre, le aziende che trasportano **rifiuti pericolosi** devono ottenere anche l'iscrizione all'Albo Gestori Ambientali,

per la tipologia 5 (rifiuti pericolosi).

Per ottenere questa iscrizione, occorre presentare una documentazione dimostrando la capacità tecnica tramite un esame, o per esperienza maturata nel settore, e l'iscrizione all'albo trasportatori per cose in conto terzi o proprio. Pertanto, si deve sottoscrivere una fidejussione a favore del Ministero dell'ambiente; in seguito deve essere fatta anche una perizia al veicolo ed eventuali loro rimorchi nella quale si precisa la loro tipologia, le masse di carico ed eventuali attrezzature per poter caricare trasportare e scaricare le merci.

Infine, deve essere fatta anche un'iscrizione al **sistema Sistri**, un sistema telematico per la tracciabilità dei rifiuti.

La documentazione del viaggio in questo caso deve avvenire tramite un formulario di **identificazione del rifiuto** nel quale, oltre a fornire i dati del produttore o detentore del destinatario del rifiuto, deve anche fornire le denominazioni, caratteristiche e il numero CER, ovvero in una codifica prevista della legge 152 del 2006.

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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu

oppure chiamaci al **199.302013**





GIOVANNI NENZ

ASSICURATIVO

Veronese, 51 anni, lavora dal 1995 in ARAG SE Rappresentanza Generale e Direzione per l'Italia, la compagnia assicurativa specializzata nel ramo tutela legale leader del mercato italiano, come responsabile comunicazione.

OMICIDIO STRADALE E LESIONI PERSONALI STRADALI QUALI CONSEGUENZE PER GLI AUTOTRASPORTATORI?

Reclosure fino a 3 mesi e revoca della patente per minimo 5 anni: questo rischia Mario, autotrasportatore di Milano, dopo aver investito accidentalmente un ciclista che, per fortuna, ha riportato solo una frattura al femore.

Il ciclista è stato trasportato in ospedale e gli sono stati diagnosticati 45 giorni di prognosi e per Mario si è aperto un **procedimento penale** e la sospensione immediata della patente.

Questa è una novità introdotta dalla legge 41 del 2016: nel caso di lesioni, a seguito di incidente stradale, superiori ai 40 giorni, scatta immediatamente la procedibilità penale d'ufficio!

Nata giustamente per punire più severamente i **pirati della strada** e chi guida sotto l'effetto di alcol e sostanze stupefacenti, questa legge interessa in realtà tutti gli autisti.

Oltre al reato di omicidio stradale la legge ha introdotto il reato di lesioni personali stradali, contestabile anche in caso di incidente a seguito di infrazioni al Codice della Strada come l'eccesso di velocità, il sorpasso in prossimità di attraversamento pedonale, il passaggio con semaforo rosso.

Anche le condizioni meteorologiche come pioggia e gelo, oppure una segnaletica stradale mancante o poco chiara, possono essere causa di incidenti stradali gravi, o mortali,

sanzionabili da quanto previsto dalla Legge 41/2016.

E i rischi sono ovviamente ancora più elevati per gli autotrasportatori, per gli autisti di professione e per chi per lavoro copre tanti chilometri sulle strade.

Cosa fare?

Diventa fondamentale la prevenzione: assicurarsi con una **polizza di Tutela Legale** permette di affrontare la complessità della normativa e di esercitare il proprio diritto alla difesa. Al solo costo della polizza, l'assicurato può avere la miglior difesa in tribunale, incaricando un avvocato specializzato, e si può avvalere di una perizia di parte, con esperti di cinematica stradale, per ricostruire la giusta dinamica dell'incidente, così da ottenere la corretta valutazione delle responsabilità delle parti coinvolte.

Inoltre, in caso di incidente, la polizza può essere utile per fare opposizione alle sanzioni amministrative e per il dissequestro del mezzo.

Più tutela anche per la patente.

In caso di incidente con sospensione o ritiro della patente o CQC e decurtazione dei punti, la polizza copre le spese legali per presentare ricorso all'autorità competente per errata variazione dei punti, per le violazioni al Codice della Strada e per le sanzioni.

Inoltre, l'assicurato può ottenere il rimborso del corso dell'autoscuola per

recuperare i punti persi e, qualora gli siano stati detratti tutti i punti dalla patente, può ricevere il pagamento delle spese per la revisione e per l'esame per riottenere il documento di guida.

Se ad assicurarsi fosse un'impresa di autotrasporti?

Nel caso in cui ai suoi dipendenti venisse sospesa o ritirata la patente, e quindi non fossero più autonomi negli spostamenti necessari per svolgere l'attività lavorativa, l'impresa potrà ottenere come risarcimento economico del danno subito per non poter più fare affidamento sul loro operato, una **indennità giornaliera** forfettaria da quantificare in base alla copertura scelta.

Ma come è finita per Mario?

Il procedimento penale è ancora in corso e l'avvocato ha chiesto una perizia cinematica per definire le responsabilità del suo assistito. Al momento sono stati pagati 1.000 euro a titolo di anticipo spese per la perizia ed altri 2.000 euro come fondo spese per l'avvocato, ma le parcelle definitive saranno molto più alte.

L'azienda per cui lavora Mario aveva una polizza di Tutela Legale: ha denunciato il sinistro al suo assicuratore e ha potuto affidarsi ad un avvocato specializzato senza dover pagare nulla; inoltre, ha ottenuto il pagamento di una indennità giornaliera per i giorni di sospensione della patente di Mario ed ha così coperto, almeno parzialmente, i costi che ha dovuto sostenere per assumere un altro autista.

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





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



Avv. PASQUALE DUI

LAVORO

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.

ORARIO DI LAVORO: IL CCNL ASSOTRASPORTI

La normativa riguardante l'orario di lavoro (d.lgs. 66/2003) è diretta a regolamentare in maniera uniforme i profili del rapporto di lavoro connessi all'organizzazione dell'orario.

Il ruolo centrale è affidato ai **contratti collettivi** di qualsiasi livello, nazionale, territoriale, aziendale. I contratti collettivi stipulati a livello nazionale, possono derogare alle disposizioni di legge in materia di pause, riposo giornaliero, durata settimanale dell'orario, organizzazione del lavoro notturno. L'eventuale deroga può essere ammessa solo a condizione che al lavoratore siano accordati periodi equivalenti di riposo compensativo o, quando ciò sia oggettivamente impossibile, sia concessa una protezione appropriata (art. 17, comma 1, d.lgs. 66/2003).

La normativa esamina le problematiche relative all'orario che interessano la generalità dei lavoratori assunti con contratto di lavoro subordinato, distinguendo tra lavoratori cui si applica il regime normale di 40 ore e quelli esclusi da tale previsione.

La disciplina dell'**orario di lavoro** si applica ai lavoratori assunti con contratto di lavoro subordinato (inclusi gli apprendisti maggiorenni) delle aziende appartenenti a tutti i settori di attività con l'eccezione dei marittimi, degli autotrasportatori, del personale di volo, degli addetti ai servizi di vigilanza e del personale della scuola.

Per orario di lavoro si intende qualsiasi periodo in cui il lavoratore è al lavoro, a disposizione del datore di lavoro e nell'esercizio della sua attività o delle sue funzioni.

Il **titolo IV** del CCNL Assotrasporti, agli articoli 21 e seguenti, si occupa della disciplina dell'orario di lavoro.

La legge non prevede un limite giornaliero di durata della prestazione

lavorativa. Tuttavia tale limite può essere determinato in 13 ore giornaliere (nei regimi di orario ordinari), ferme restando le pause, interpretando a contrario le disposizioni in materia di riposi giornalieri e pause. L'organizzazione dell'orario giornaliero è, in genere, rimessa a criteri individuati a livello aziendale.

Il datore di lavoro può instaurare un regime di **orario elastico**, in virtù del quale i lavoratori possono iniziare e concludere il lavoro entro una determinata fascia oraria, o un regime più rigido, in presenza di esigenze di tipo produttivo, quando il lavoro deve iniziare puntualmente in un determinato momento.

Secondo l'art. 21, la durata normale del lavoro contrattuale effettivo - in omaggio alle previsioni di legge sopra richiamate - per la generalità delle aziende è fissato in **40 ore settimanali** e di norma 8 ore giornaliere, che può essere distribuito su 5 o 6 giornate lavorative: in quest'ultimo caso la cessazione dell'attività lavorativa avverrà, di norma, entro le ore 13,00 del sabato.

La relativa esemplificazione offerta dal CCNL è la seguente:

Orario di lavoro **su 5 giorni** - tale forma di articolazione, fatta salva la normale durata di 40 ore, si realizza attraverso la prestazione di 5 giornate lavorative di 8 ore da effettuarsi dal lunedì al venerdì.

Orario di **lavoro su 6 giorni** - tale forma di articolazione si realizza attraverso la redistribuzione in 6 giornate lavorative dell'orario settimanale, che resta sempre di 40 ore, fermo restando che la cessazione dell'attività lavorativa avverrà entro le ore 13,00 del sabato.

In ogni caso, la durata massima dell'orario di lavoro è fissata in 48 ore medie settimanali, comprese le ore di straordinario, calcolate su un periodo di

12 mesi (si parla, al riguardo, di "orario multiperiodale", con visione d'insieme nell'anno e compensazioni continue settimana per settimana o mese per mese).

A questo orario deve essere commisurata la retribuzione, con i dovuti adattamenti e le c.d. compensazioni del caso.

Per lavoro effettivo si intende, a norma del CCNL (che si riporta alla legge 66/2003), ogni attività che richiede un'applicazione assidua e continuativa, conseguentemente non possono ritenersi comprese nella dizione quelle occupazioni che richiedono, per loro natura o nella specificità del caso, un lavoro discontinuo o di semplice attesa o custodia (v. art. 21 CCNL).

Non sono altresì da considerarsi lavoro effettivo le **soste** durante il lavoro superiori a 15 minuti, nonché quelle comprese tra l'inizio e la fine dell'orario giornaliero, il tempo per recarsi al posto di lavoro, i riposi intermedi presi sia all'interno che all'esterno dell'azienda.

In relazione alle particolari esigenze, al fine di migliorare il servizio ai consumatori, con particolare riguardo ai flussi di clientela ed utenza, l'orario complessivo annuale di lavoro, pari a 40 ore settimanali per 52 settimane annue, potrà essere distribuito nel corso dell'anno, con un aumento settimanale di 12 ore ed un massimo di 16 ore settimanali all'anno.

Il recupero potrà essere effettuato nei periodi di minor lavoro o retribuito con una maggiorazione del 10%.

A questo proposito, la **contrattazione integrativa** territoriale o aziendale, potrà disciplinare la possibilità, per il lavoratore, di scegliere il momento iniziale e terminale della prestazione entro una determinata fascia, assicurando comunque una certa estensione temporanea ("flex-time").

Il datore di lavoro deve esporre, in modo facilmente visibile e in luogo accessibile a tutto il personale

interessato, l'orario di lavoro con indicazione dell'ora di inizio e di termine del lavoro del personale occupato, nonché la durata degli intervalli di riposo durante il periodo di lavoro.

Durante l'orario di lavoro il lavoratore non può lasciare il proprio posto senza **motivo legittimo** e non può uscire dall'azienda senza esserne autorizzato. In particolare,

il trattarsi nell'ambiente di lavoro da parte del lavoratore per sue determinate esigenze, come il tempo dei riposi intermedi, la sistemazione della propria biancheria, la cura e l'igiene della propria persona, non è considerato "tempo" a disposizione del datore di lavoro.

Gli articoli da 21 a 31 del CCNL Assotrasporti, disciplinano i vari profili

delle materie attinenti all'orario di lavoro.

Negli articoli che seguiranno a questi approfondirò in dettaglio tali aspetti, organizzando l'esposizione schematicamente e riassuntivamente, al fine di ottenere una visione d'insieme del contenuto della normativa globale.



SIMONE COGNO

LAVORO

Iscritto all'albo dei Consulenti del Lavoro di Torino dal 1995. È amministratore dell'Studio Asco di Torino, membro dell'Associazione Italiana Formatori, esperto in problematiche previdenziali, del lavoro e relazioni industriali.

IL PERIODO DI PROVA

Il CCNL imprese autotrasporto richiama questa fondamentale clausola da inserire nel contratto di assunzione all'art. 10 del testo, nel quale sono indicate le durate, correlate alla qualifica di assunzione ed altri aspetti tecnici inerenti gli obblighi retributivi.

Poiché il patto di prova è anche regolamentato dal Codice Civile (art. 2096), è importante esaminare quali siano le principali **cautele da adottare**, all'atto della stesura della lettera di assunzione.

L'instaurazione del patto di prova è una clausola - non obbligatoria - avente lo scopo di permettere a entrambe le parti di valutare la convenienza del rapporto di lavoro.

La previsione del periodo di prova, da redigere obbligatoriamente per iscritto, deve avvenire contestualmente all'inizio della prestazione lavorativa. Ogni pattuizione successiva è nulla e la prestazione si intende, da subito, a tempo indeterminato.

Durante lo svolgimento della prova il rapporto procede con l'applicazione delle regole previste per tutti i lavoratori, con l'unica particolarità costituita dal fatto che, entrambe le parti, possono recedere in qualsiasi momento senza l'obbligo del rispetto del periodo di preavviso.

La clausola del periodo di prova deve contenere la precisa **indicazione**

delle mansioni affidate al lavoratore, al fine di permettere al medesimo di dimostrare le proprie attitudini secondo un programma ben definito.

Il datore di lavoro, per altro verso, nell'ambito della durata massima pattuita, deve evitare di esercitare la facoltà di interruzione prima che sia comunque trascorso un periodo congruo a dimostrare di aver avuto modo di valutare consapevolmente le capacità e le attitudini del neo assunto.

Alla scadenza del periodo, affinché il rapporto si consideri definitivo, non è necessario che il datore di lavoro renda esplicita in alcun modo la sua volontà di confermare, o meno, il lavoratore, ma è sufficiente che l'attività lavorativa

proseguisca dopo la **scadenza della prova**, anche per un solo giorno!

Questo aspetto necessita di particolare attenzione, onde non vanificare la possibilità di recesso per un mero errore di calcolo.

Nello specifico del CCNL Trasporti i periodi sono indicati su base temporale mensile, ma vanno considerate neutre le giornate di assenza per malattia o infortunio.

In alcuni casi, (ma non per quanto riguarda il CCNL in questione) la contrattazione collettiva prevede la possibilità di **prorogare la durata** inizialmente fissata.

Pertanto, in mancanza di tale previsione non è possibile prorogare il periodo, neppure con il consenso scritto del lavoratore, perché ciò costituirebbe una clausola svantaggiosa.



Focus: qui Liguria



Crollo del Ponte Morandi Emergenza viabilità per l'intero Paese

Dopo il 14 agosto, in seguito al crollo del viadotto Polcevera, meglio conosciuto come Ponte Morandi, la viabilità dell'Italia, e in più generale dell'Europa stessa, ha subito un duro colpo.

Genova rappresenta un **nodo fondamentale** per l'autotrasporto, per l'economia e per la rete autostradale del nostro Paese. Fin dalle prime ore dal crollo, le Istituzioni locali e nazionali si sono mosse per prestare i soccorsi alle vittime e per porre rattoppi temporanei per evitare il blocco totale del porto e

della città.

È chiaro che, nonostate si tratti di un'emergenza e di un evento senza precedenti per il nostro Paese, i tempi di ricostruzione di un'infrastruttura così imponente non possono essere accorciati più di tanto.

In seguito alla tragedia, il noto architetto genovese **Renzo Piano**, fortemente toccato dalla vicenda, ha donato un'idea per il nuovo ponte: una struttura pulita e lineare, con pilastri che ricordano la prua delle navi e 43 lampioni, uno per ciascuna vittima in una sorta

di **"memoriale sospeso"**, che diffondono un fascio di luce a forma di vela.

"Non intendo sostituirmi a nessuno" dichiara l'archistar "né agli ingegneri, né agli architetti che saranno chiamati per concorso a lavorare".

Nel frattempo, il **Porto di Genova** e l'amministrazione locale hanno aperto e messo in sicurezza nuovi percorsi per i mezzi pesanti diretti ai terminal cittadini.

Via 30 Giugno, la strada lungo la sponda destra del torrente Polcevera e interessata dal crollo del ponte, ha riaperto ed è

transitabile in entrambi i sensi di marcia.

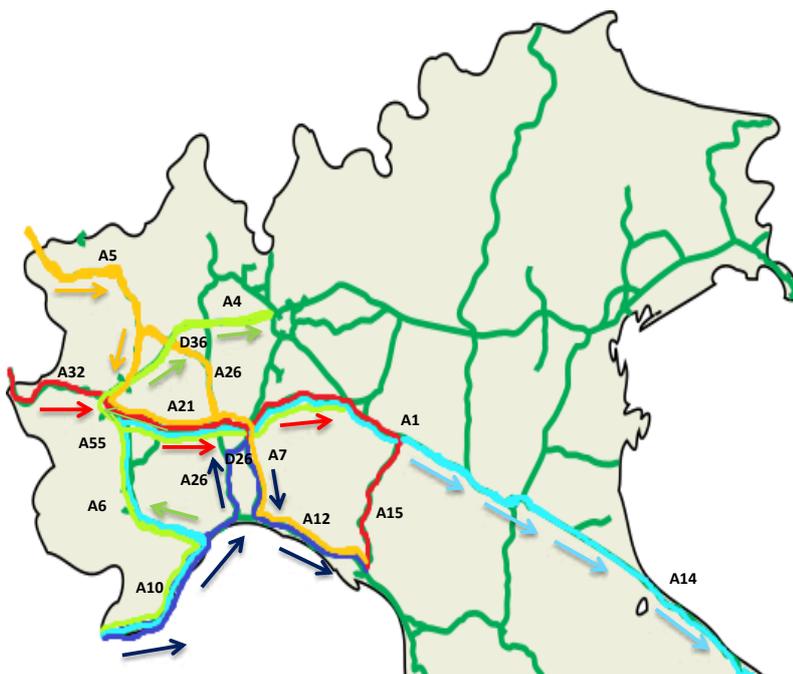
Anche le **linee ferroviarie** dei treni merci, interrotte dal 14 agosto, sono state **riaperte**.

Per gli autotrasportatori in viaggio verso Firenze e Livorno permane l'**obbligo di bypassare Genova**, seguendo i percorsi alternativi sull'A 26 e A7, come mostrato dalla mappa pubblicata sul sito della Polizia di Stato.

Aggiornamenti tempestivi sono disponibili sul sito [Ports of Genoa](http://www.portsofgenoa.com) su: www.portsofgenoa.com

Mappa degli itinerari alternativi

Legenda



- Ingresso dal Confine di Stato di Ventimiglia verso il Corridoio Tirrenico
- Ingresso dal Confine di Stato del Frejus verso il Corridoio Tirrenico
- Ingresso dal Confine di Stato del Monte Bianco verso il Corridoio Tirrenico
- Per il traffico in uscita dalla Francia e diretto verso il Corridoio Adriatico
- Per il traffico da Ventimiglia e diretto verso Milano e verso le località intercettate dalla A4 Torino-Milano e dalla A21 Torino-Piacenza

Focus: qui Emilia-Romagna



Intervento da record sull'A1/A14 55 giorni per riaprire la tangenziale

Il 6 agosto 2018 un'**autocisterna** carica di GPL tampona un centinato carico di solventi (fonte TGR Emilia-Romagna) fermo in coda. Il centinato prende fuoco all'istante.

In seguito esplose anche la cisterna causando il **crollò** di parte della **tangenziale** Sud di Bologna sulla via Emilia, nel quartiere di Borgo Panigale.

Il bilancio è di 145 feriti e **2 morti**, Andrea Anzolin autista dell'autocisterna e un residente in zona.

I danni conseguenti

l'onda d'urto dell'esplosione sono ingenti: all'Allianz, la compagnia assicurativa dell'azienda proprietaria del mezzo, sono giunte **645 richieste di risarcimento**.

Le autorità locali intervengono subito sulla viabilità, per ridurre al minimo i disagi dei viaggiatori.

Il giorno successivo riapre il raccordo di Casalecchio in entrambi i sensi di marcia, tramite uno scambio di carreggiata.

Rimangono chiuse le uscite 2 e 3 della

tangenziale di Bologna in entrambi i sensi di marcia.

In un primo momento, per i lavori di **ricostruzione** si prevedevano 5 mesi, meno, circa la metà, in caso le travi necessarie al ripristino del cavalcavia fossero disponibili presso i fornitori in pronta consegna.

Il 1° ottobre 2018, a soli **55 giorni** dall'incidente, i lavori sono completati e il raccordo con l'A14 riapre al traffico.

Grazie all'impegno quotidiano di 58 persone, per un totale di 25 mila

ore di lavoro, e una forte collaborazione da enti pubblici e aziende private.

"Non abbiamo guardato ai colori politici e abbiamo remato tutti nella stessa direzione" dichiara **Irene Priolo**, assessore alle Politiche per la Mobilità di Bologna.

Dall'incidente emerge anche la necessità di dotare i mezzi adibiti al trasporto di merci pericolose di sistemi avanzati di assistenza alla guida, come la frenata assistita.

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

Focus: qui Abruzzo



Emergenza Strada dei Parchi

Limitazione ai mezzi pesanti su A24 e A25

Dopo la tragedia del Ponte Morandi di Genova, in Italia è scoppiato l'allarme **infrastrutturare**.

Alle numerose segnalazioni di chi viaggia e di chi risiede sotto i cavalcavia, si aggiungono i servizi-denuncia di note trasmissioni televisive.

In seguito al **distacco** di alcuni pezzi di calcestruzzo dal un viadotto dell'A24, onde evitare ulteriori allarmismi, la società Strada dei Parchi, concessionaria dell'A24 e A25, ha adottato

un provvedimento di **limitazione del traffico** pesante (foto in basso).

Di conseguenza, sulle suddette autostrade, è posto:

- il **divieto di sorpasso** per i mezzi di massa superiore alle 3,5 tonnellate;
- l'obbligo di mantenere una **distanza di sicurezza** di almeno 50 metri;
- il **divieto di sosta** e fermata sulla corsia di emergenza su tutti i viadotti;
- il **divieto di transito**

per tutti i veicoli e/o trasporti eccezionali di peso superiore alle 44 tonnellate (con sospensione delle autorizzazioni già concesse).

Nell'informativa pubblicata sul sito di Strada dei Parchi leggiamo che "non esistono timori sulla tenuta statica delle opere e per la **sicurezza** degli automobilisti. Ne garantiamo, quindi, sia la tenuta sismica che l'assoluta sicurezza".

Verifiche e controlli sono stati effettuati nei mesi di

agosto e settembre.

In risposta alle foto dei distacchi apparsi in rete, Strada dei Parchi risponde affermando che "il fenomeno dello **scorticamento dei piloni** [...] è frutto dell'uso massiccio di sale che nei mesi più freddi viene usato per impedire il formarsi di ghiaccio sulla superficie stradale. Con lo scioglimento, l'acqua mista al sale bagna le pile e provoca questi distacchi. Il fenomeno è solo superficiale e non altera la stabilità delle strutture."



LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI DI MASSA SUPERIORE A 3,5 TONNELLATE



DIVIETO DI SORPASSO



OBBLIGO DI DISTANZIAMENTO DI 50 m SULLA CORSIA DI MARCIA



DIVIETO DI SOSTA E FERMATA SULLA CORSIA DI EMERGENZA DEI VIADOTTI

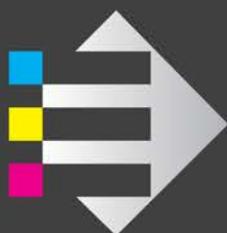


DIVIETO DI TRANSITO PER TUTTI I VEICOLI E/O TRASPORTI ECCEZIONALI DI PESO SUPERIORE A 44 TONNELLATE

LA TIPOGRAFIA DELLE AZIENDE E DEI PROFESSIONISTI



creo, stampo, distribuisco



TIPO LITO EUROPA

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

Il viaggio continua...

sferica.net



TRANSPOTECH **LOGITEC**

SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 21-24 febbraio 2019

www.transpotec.com | [f](#) [t](#) [in](#)

Located in



Organized by

